

Sadržaj

3	Uvod
4	Organizacijski odbor
4	Znanstveni odbor
5	Pozvani predavači
29	Panel
33	Sažeci izlaganja

Uvod

Poštovani sudionici,

Dobrodošli na 2. Međunarodnu konferenciju transportnog prava i prava osiguranja — INTRANSLAW Zagreb 2017. Nadamo se da će i ova konferencija ponoviti uspjeh i odjek prethodne INTRANSLAW konferencije, održane 2015. godine, koja je s više od 200 sudionika iz 20 država, 40 uglednih domaćih i stranih izlagača i 12 panelista postala prepoznatljivo mjesto okupljanja industrije, javnog sektora, pravosuđa i znanosti na temu transportnog prava. Glavna novost u organizacijskom smislu jest da je ove godine službeni organizator konferencije Hrvatsko društvo za transportno pravo (HDTP), udruga osnovana 2016. godine. Cilj nam je, kroz rad Društva, na više načina (konferencija, tribine, radionice) promicati razvoj i raspravu na temu transportnog prava te doprinijeti njegovoj boljoj primjeni u praksi.

U želji da INTRANSLAW i dalje bude prepoznata kao znanstveno — stručni forum koji prati aktualne teme u području transporta i osiguranja, a uzimajući u obzir potrebu za sustavnom specijalizacijom i trajnom edukacijom pravnika u tom području, ovogodišnju konferenciju odlučili smo posvetiti izazovima što transportni sektor očekuju u budućnosti. Nove tehnologije, modeli poslovanja, globalizacija, kao i utjecaj klimatskih promjena na transportni sektor traže specijalizirani forum s raznovrsnom publikom koja može adresirati otvorena pitanja i predložiti njihova rješenja.

Ako pritom uzmemo u obzir strateški značaj transportne industrije i činjenicu da su sve grane prijevoza već sada predmetom složene mreže europskih i međunarodnih propisa, razmjena znanja, iskustva i najbolje prakse postala je imperativ, ne samo na hrvatskom ili regionalnom planu već i na međunarodnom. Pritom smo se, kao i dosad, potrudili uključiti sve sudionike u „vrijednosnom lancu“ (industrija, pravosuđe, državna uprava, regulatorne agencije, znanost) kako bismo za vas i nas stvorili jedinstvenu platformu razmjene znanja s prepoznatom vrijednošću u zemlji i svijetu.

Zbog svega navedenog trudili smo se i ove godine osmisliti program koji odgovara raznovrsnim interesima i područjima rada, a koji će se tijekom dva dana konferencije odvijati u dvije dvorane Kongresnog centra Forum. Program obuhvaća preko 40 izlaganja o vrlo širokoj paleti tema vodećih domaćih i stranih stručnjaka, te panel raspravu o budućnosti osiguranja transportnih rizika. Vjerujemo da će takav pristup doprinijeti ne samo unaprijeđenju poslovanja i konkurentnosti domaće i regionalne industrije transporta i osiguranja, već i novom načinu rada i međusobne suradnje između verziranih stručnjaka različitih grana prometa.

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

Želimo Vam uspješan rad i ugodan boravak na konferenciji INTRANSLAW Zagreb 2017.!

Organizacijski odbor

Prof. dr. sc. **Nikoleta RADIONOV**

Hrvatsko društvo za transportno pravo, predsjednica, redovita profesorica, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska (*predsjednica Organizacijskog odbora*)

Prof. dr. sc. **Dorotea ĆORIĆ**

Pravni fakultet, Sveučilište u Rijeci

Doc. dr. sc. **Nikolina BRNJAC**

Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu

Doc. dr. sc. **Adriana Vincenca PADOVAN**

Jadranski zavod, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti

Doc. dr. sc. **Mišo MUDRIĆ**

Pravni fakultet, Sveučilište u Zagrebu

Doc. dr. sc. **Iva SAVIĆ**

Hrvatsko društvo za transportno pravo, glavna tajnica
Pravni fakultet, Sveučilište u Zagrebu

Ana KAPETANOVIĆ, LL.M.

Hrvatsko društvo za transportno pravo, potpredsjednica
Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo

Lucia TOMIĆ, LL.M.

Hrvatska poštanska banka d. d.

Aleksandra ČAR, mr. spec.

Europski dokumentacijski centar, Knjižnica, Pravni fakultet, Sveučilište u Zagrebu

Ana VRSALJKO METELKO, LL. M. (dipl. iur.)

Odvjetničko društvo Žurić i partneri

Lukrecija OREŠKI, studentica

Pravni fakultet, Sveučilište u Zagrebu

Ivona ANIĆ, LL.M.

vanjski suradnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture

Tina MALENICA, studentica

Pravni fakultet, Sveučilište u Zagrebu

Zrinka BUZATOVIĆ, studentica

Pravni fakultet, Sveučilište u Zagrebu

Znanstveni i programski odbor

Prof. dr. sc. **Jasenka MARIN**

Pravni fakultet, Sveučilište u Zagrebu

Prof. dr. sc. **Nikoleta RADIONOV**

Pravni fakultet, Sveučilište u Zagrebu

Prof. dr. sc. **Davor VIDAS**

Institut Fridtjof Nansen (Oslo, Norveška), direktor programa Međunarodno pravo mora i pomorstvo

Prof. **Martin J. DAVIES**

Centar za pomorsko pravo Tulane (New Orleans, SAD), direktor

Prof. dr. sc. **Dorotea ĆORIĆ**

Pravni fakultet, Sveučilište u Rijeci

Prof. dr. sc. **Slobodan KAŠTELA**

Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, član suradnik

Prof. **Rhidian THOMAS**

Sveučilište Swansea, Pravni fakultet, Institut za međunarodno pomorsko i trgovačko pravo (Swansea, Ujedinjeno Kraljevstvo)

Prof. dr. **Maria Victoria PETIT LAVALL**

Institut za transportno pravo (IDT), Sveučilište Jaume I (Castellon de la Plana, Španjolska)

Prof. dr. **Jelena Nikčević GRDINIĆ**

Pomorski fakultet Kotor, Sveučilište Crne Gore (Kotor, Montenegro), prodekan za financije

Doc. dr. sc. **Nikolina BRNJAC**

Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu

Doc. dr. sc. **Adriana Vincenca PADOVAN**

Jadranski zavod, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti

Doc. dr. sc. **Mišo MUDRIĆ**

Pravni fakultet, Sveučilište u Zagrebu

Doc. dr. sc. **Iva SAVIĆ**

Pravni fakultet, Sveučilište u Zagrebu

Dr. sc. **Vesna POLIĆ FOGLAR**

GBF Rechtsanwälte (Zürich, Switzerland), konzultant

Dr. sc. **Mitja GRBEC**

Mare Nostrvm, Corporate & Legal Services (Sečovelje, Slovenija), konzultant

Dr. sc. **Boris JERMAN**

Luka Koper, Pravni odjel (Koper, Slovenija)

Dr. **Simone LAMONT-BLACK**

Edinburgh Law School, University of Edinburgh (United Kingdom)

Veljko KOVAČEVIĆ, LL. M.

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Republike Srbije, Sektor za vodni saobraćaj i bezbednost plovidbe, (Beograd, Srbija), samostalni savjetnik



KLJUČNA IZLAGANJA

Pozvani predavači

Maja Bakran Marcich



zamjenica glavnog direktora Glavne uprave za mobilnost i promet, Europska komisija, (Europska unija)

Obrazovanje:

1997.: jednogodišnji diplomatski tečaj — Diplomatska akademija MVP, Zagreb,

1996.: poslijediplomski studij medicinske genetike, Medicinski fakultet Sveučilišta u Zagrebu

1992.: dipl.ing. biologije — smjer ekologija, Prirodoslovno–matematički fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Profesionalno iskustvo u institucijama EU:

Od 1. prosinca 2016.: Zamjenica glavnog direktora, Glavna uprava za mobilnost i promet, Europska komisija (DG MOVE)

Profesionalno iskustvo prije institucija EU:

6./2016. — 11./2016.: Pomoćnica ministra vanjskih i europskih poslova, Ministarstvo vanjskih i europskih poslova, Zagreb

9./2015. — 5./2016.: Pomoćnica ministra vanjskih i europskih poslova, Uprava za europske poslove, Ministarstvo vanjskih i europskih poslova, Zagreb

4./2012. — 8./2015.: Načelnica, Sektor za koordinaciju europskih poslova, Uprava za europske poslove, Ministarstvo vanjskih i europskih poslova, Zagreb

9./2011. — 3./2012.: Savjetnica Ministra, Ministarstvo vanjskih poslova i europskih integracija, Zagreb

8./2005. — 8./2011.: Načelnica, Odjel za sektorska pitanja, Misija RH pri EU, Bruxelles

10./1999. — 7./2005.: I. tajnik, Misija RH pri EU, Bruxelles

3./1998. — 9./1999.: Savjetnica potpredsjednice Vlade RH i ministrice europskih integracija, Vlada RH, Zagreb

7./1996. — 2./1998.: Desk-officer za OEES, Ministarstvo vanjskih poslova, Zagreb

10./1994. — 6./1999.: Znanstveni istraživač, Institut za antropologiju Sveučilišta u Zagrebu

9./1993. — 9./1994.: Savjetnica, Delegacija Europske komisije, Promatračka misija EZ-a, Zagreb

12./1992. — 8./1993.: Znanstveni novak, Institut za antropologiju Sveučilišta u Zagrebu

10./1991. — 11./1992.: Prevoditeljica i časnik za vezu, Ured za vezu Vlade RH s Promatračkom misijom EZ-a, Zagreb

Odlikovanja:

1996.: Red hrvatskog pletera dodijeljen od Predsjednika Republike za osobit doprinos razvitku i ugledu Republike Hrvatske i dobrobiti njezinih građana

2016.: *Chevalier dans l'Ordre national du Mérite* dodijeljen od Predsjednika Francuske Republike za izuzetan doprinos europskoj integraciji Hrvatske, postizanje europskih ciljeva i doprinos bilateralnim odnosima

Jezici:

hrvatski (materinji)

engleski (aktivno)

njemački, francuski, talijanski (pasivno)



Program Europske komisije za buduću mobilnost u EU

Europska komisija predstavlja program za budućnost mobilnosti u EU. Sveobuhvatni paket mjera regulacije i potpora ima za cilj stvoriti čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve i dopustiti Europi da bude svjetski lider u oblikovanju budućnosti mobilnosti. Prvi korak bio je prvi paket mobilnosti objavljen 31. svibnja, dok će drugi paket mobilnosti biti objavljen u studenom 2017., nakon čega slijedi treći u proljeće 2018. godine.

Jedno od ključnih pitanja je potreba za ubrzanjem prelaska Europe prema mobilnosti bez emisija. Unija treba sveobuhvatni regulatorni okvir koji će omogućiti djelovanje u području čistih tehnologija s pomoću poboljšanih emisijskih normi te u području uvođenja niskougljičnih goriva.

Na globalnoj razini sve brže dolazi do inovacija, tržišno natjecanje sve je veće, a automobilski sektor suočava se s procesom temeljite transformacije. Norme za emisije ugljičnog dioksida koje vrijede na razini EU—a snažan su pokretač inovacija i učinkovitosti te će pridonijeti jačanju konkurentnosti i pripremiti teren za vozila s niskom razinom emisije i bez nje na tehnološki neutralan način. Komisija je započela rad na reviziji normi u pogledu ugljičnog dioksida za razdoblje nakon 2020./2021. za automobile i kombije. Opcije obuhvaćene revizijom obuhvaćaju posebne ciljeve za vozila s niskom razinom emisije i/ili bez emisije. Komisija razmatra i norme EU za teška vozila.

EU mora iskoristiti mogućnosti koje pružaju digitalizacija i automatizacija te izgraditi učinkovit i povezan sustav mobilnosti koji korisnicima pružaju sigurna, privlačna, inteligentna, neometana i sve automatizirana rješenja za mobilnost. Digitalizacija dovodi do učinkovitijeg prijevoza i logistike zbog boljeg protoka prometa i optimiziranja upotrebe infrastrukture, smanjivanja administrativnih opterećenja za gospodarske subjekte te omogućivanja boljeg kombiniranja javnog i privatnog prijevoza. Njome se pridonosi i dekarbonizaciji prometa tako što se omogućuje prelazak na čišće vrste prijevoza i potiče prijevoz većeg broja osoba u vozilu.

Komisija podupire koordinirano uvođenje djelomično automatiziranih i povezanih vozila za masovno tržište do 2020. razvijanjem čitavog niza mjera politike, regulatornih mjera i mjera javne potpore te platforme za dionike u suradnji s državama članicama i industrijom. Koordinirani pristup upravljanju spektrom i uvođenje tehnologija 5G ključni su čimbenici koji omogućuju te nove usluge.

Izazovi za automatizaciju višeg stupnja i nove generacije komunikacijskih tehnologija još su uvijek veliki. Provođenje opsežnog ispitivanja na otvorenoj cesti ključno je za ostvarivanje napretka u tehnologiji, jačanje suradnje među različitim akterima i bolju prihvaćenost u javnosti. Takva su ispitivanja već moguća u nekoliko država članica i podupiru se namjenskim pozivima na podnošenje prijedloga u okviru programa Obzor 2020.

Mobilnost se ubrzano mijenja. Na početku ere povezanih i automatiziranih vozila, zajedničke mobilnosti, nulte emisije te lakog mijenjanja vrsta prijevoza, krajnje je vrijeme

da izvršimo pripreme za budućnost mobilnosti u Europi. Europa mora prijeći s današnjih rascjepkanih prometnih mreža na integriran, suvremen i održiv sustav mobilnosti povezan s energetske i digitalnim mrežama. Građanima i poduzećima moraju se nuditi sigurna, pametna i praktična rješenja za mobilnost diljem Europe, a europska infrastruktura mora biti jedna od najnaprednijih među glavnim svjetskim gospodarstvima.

Maja Bosnić Tabain



direktorica Službe za obradu šteta plovila, avijacije, transporta i kredita, Croatia osiguranje d.d., (Hrvatska)

Maja Bosnić Tabain, direktorica je Službe za obradu šteta plovila, avijacije, transporta i kredita u Croatia osiguranju d.d. Diplomirala je 2004. godine na Pravnom fakultetu u Splitu. Pravosudni ispit položila je 2007. godine. Od 2004. do 2008. radila je u odvjetničkom uredu Dijane Vojković u Zagrebu. Članica je Hrvatskog društva za pomorsko pravo i Hrvatske udruge za pravo osiguranja. 2013. stručno se usavršavala u Londonu, kod UK P&I kluba, brokerske kuće Lockton, te odvjetničkog društva Hill Dickinson LLP. 2017. godine pohađala je Residential Training Course u organizaciji kluba North of England.

Osiguranje od odgovornosti marine u hrvatskoj poslovnoj praksi s naglaskom na aktualna pravna pitanja

Osiguranje od odgovornosti luka nautičkog turizma je osiguranje odgovornosti ovlaštenika koncesije luke nautičkog turizma, tj. pravne ili fizičke osobe koja posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.) i upravlja lukom nautičkog turizma. Radi se o dobrovoljnom osiguranju.

Osiguranje od odgovornosti luke nautičkog turizma pokriva odgovornost luke nautičkog turizma, odnosno njenu ugovornu (odgovornost prema korisnicima usluga) i izvanugovornu odgovornost (odgovornost prema trećima). Osigurani slučaj u kontekstu osiguranja odgovornosti nastaje kada nastupi odgovornost osiguranika, tj. luke nautičkog turizma, za štetu koja je predmet osiguranja. Slijedom iznijetog, Ugovorom o osiguranju odgovornosti luke nautičkog turizma osiguravatelj se obvezuje naknaditi osiguraniku iznose koje je osiguranik dužan naknaditi trećim osobama temeljem svoje odgovornosti za štetu koju su treće osobe pretrpjele zbog odgovornosti ovlaštenika koncesije luke nautičkog turizma, a sve u granicama osigurane svote.

Ugovorom o osiguranju pokriva se građanskopravna odgovornost luke nautičkog turizma za stvarnu štetu i izgublenu dobit korisnicima usluga odnosno trećim osobama, dok u pojedinim slučajevima osiguratelj može svoju obvezu ograničiti samo na štetu na stvarima i osobama. Obveza osiguratelja ograničena je do iznosa osigurane svote. Osiguratelj osim toga snosi, u granicama iznosa osiguranja, troškove spora i druge opravdane troškove radi utvrđivanja osiguranikove odgovornosti, a iz osiguranja se naknađuju i troškovi mjera poduzetih na zahtjev osiguratelja ili u sporazumu s njim, radi zaštite od neopravdanih i pretjeranih zahtjeva trećih osoba.

Početke ugovora o osiguranju od odgovornosti luka nautičkog turizma nalazimo početkom osamdesetih godina prošlog stoljeća. Prvi uvjeti za osiguranje od odgovornosti luka nautičkog turizma nastali su kao izvedenica iz prvih ugovora o vezu i polica pomorskog kasko osiguranja s pripadajućim uvjetima. Od tada do danas ključne odredbe uvjeta ostale su iste te nije bilo važnijih izmjena i dopuna sukladno potrebama vremena. Osiguratelji koji djeluju na području Republike Hrvatske većinom imaju slične uvjete osiguranja koji se u bitnome ne razlikuju.

Iz osiguranja je uvijek isključena odgovornost za namjerne štetne radnje i propuste luke nautičkog turizma, a uobičajeno se isključuje i odgovornost za štete koje su posljedica krajnje nepažnje luke nautičkog turizma, njenih djelatnika ili podugovaratelja. Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma obično izričito isključuje štete proizašle iz zapuštenosti, istrošenosti i dotrajalosti plovila na vezu, štete proizašle iz skrivene mane plovila, štete nastale uslijed radnje ili propusta vlasnika plovila, posade ili drugih osoba na plovidlu, štete uslijed rata i sličnih događaja, štete uslijed krađe umjetnina, predmeta od plemenitih metala,



novca, vrijednosnih papira i sl., štete od glodavaca, štete od zaleđivanja sistema za hlađenje motora, štete uslijed nevremena, kao i krađa stvari koja se ne nalazi na popisu u inventarnoj listi.

Nadalje, praksa je da osiguratelji svoje pokriće uvjetuju time da luka nautičkog turizma ispunjava sve propisane standarde te da svoje usluge nudi po općim uvjetima poslovanja koje osiguratelj unaprijed odobri. Osigurateljno pokriće odgovornosti luke iz ugovora koji izlaze iz okvira tako odobrenih općih uvjeta poslovanja osiguratelji obično uvjetuju posebnom pojedinačnom suglasnošću.

Odgovornost luka nautičkog turizma, a time i osiguranje od odgovornosti u domaćoj praksi predstavljaju vrlo složeno pravno pitanje koje izaziva visok stupanj pravne nesigurnosti. Hoće li nešto biti naknadivo i pokriveno ugovorom o osiguranju odgovornosti luke nautičkog turizma prvenstveno valja promatrati kroz građanskopravnu odgovornost luke nautičkog turizma. Da bi nastala šteta bila naknadiva temeljem ugovora o osiguranju odgovornosti, mora postojati odgovornost luke nautičkog turizma za štetu koju je pretrpio oštećeni. U situacijama kada odgovornost luke nautičkog turizma ne postoji, ne postoji ni obveza osiguratelja odgovornosti. Naime, u postupku utvrđivanja odgovornosti za štetu treba ustanoviti ispunjava li luka sve propisane zahtjeve i standarde, odnosno postupa li u skladu s pravilima struke. Jedno od glavnih mjerila za ovu ocjenu upravo su važeći zakonski propisi i ugovor o vezu koji sklapa luka nautičkog turizma sa svojim korisnicima i njezina se odgovornost ima tumačiti prvenstveno sukladno odredbama ugovora o vezu. Navedeni se ugovori temelje na stranačkoj autonomiji i nisu pravno regulirani posebnim zakonskim odredbama. Sastavni dio ugovora o vezu su i Opći uvjeti poslovanja, stoga se odgovornost luke nautičkog turizma treba tumačiti i u skladu s Općim uvjetima poslovanja. Važno je, međutim, istaknuti kako ugovore o vezu i opće uvjete poslovanja u svakom slučaju treba promatrati i tumačiti u skladu sa Zakonom o obveznim odnosima, (dalje u tekstu ZOO), a posebno odredbama ZOO-a o pravu na naknadu štete te popravljivanje štete.

Pitanje koje se postavlja jest koji zakonski propis se ima primijeniti kada govorimo o odgovornosti luka nautičkog turizma i osiguranja odgovornosti luka nautičkog turizma, odnosno imamo li primjenjivati odredbe Zakona o obveznim odnosima ili Pomorskog zakonika, s obzirom na to da se radi o temi koja je vezana uz plovila te uvjetima osiguranja uobičajenim za pomorska osiguranja.

Autorica će razmatrati najspornije pravne aspekte osiguranja odgovornosti luke nautičkog turizma u domaćoj sudskoj i poslovnoj praksi, kao što su pitanje primjenjivog standarda dužne pažnje luke nautičkog turizma kao pružatelja usluga smještaja i prihvata plovila te povezanih i dopunjujućih usluga, zatim pitanje isključenja iz pokrića odgovornosti za štete koje su posljedica namjere ili krajnje nepažnje luke, njenih djelatnika ili kooperanata, te pravilnog tumačenja drugih uobičajenih isključenja iz osiguranja, pitanje materijalnog prava primjenjivog na ugovor o osiguranju odgovornosti luke nautičkog turizma i dopustivosti izravne tužbe oštećene osobe protiv osiguratelja i

sl. Autorica će se poredbenom analizom osvrnuti i na relevantne standardne osigurateljne klauzule stranih osigurateljskih tržišta te izložiti svoje viđenje poželjnog daljnjeg razvoja modela osiguranja odgovornosti luke nautičkog turizma na našem tržištu, uzimajući u obzir nove potrebe suvremenog razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj.

Dr. Ann Fenech



glavni partner u odvjetničkom društvu Fenech & Fenech, (Malta)

Ann Fenech glavni je partner u odvjetničkom društvu Fenech & Fenech — Malta. Završila je studij 1986. godine i pridružila se uredu Holman Fenwick i Willan u Londonu. 1991. godine prešla je u ured Chaffe, McCall, Phillips Toller i Sarpy u New Orleansu. 1992. se pridružila se odvjetničkom društvu Fenech & Fenech koji osnivaju Odjel za pomorske sporove. U lipnju 2008. imenovana je za glavnog partnera.

Ima veliko iskustvo u pomorskim sporovima, od ugovora o gradnji brodova do pomorskih nesreća i sudara brodova, a zastupala je i savjetovala neke od najznačajnijih međunarodnih brodara. Sudjelovala je u izradi više zakonskih tekstova koji se odnose na pomorski sektor, uključujući propise o peljarenju i dijelove o nadležnosti *in rem* u Zakonu o organizaciji i parničnom postupku. Predaje o toj temi na Malti i u inozemstvu; predsjednica je Društva za pomorsko pravo Malte.

U listopadu 2010. imenovana je članicom Izvršnog odbora Europske organizacije za pomorsko pravo. 2012., 2014. i 2015. godine dobila je nagradu *Best in Shipping Law* na natjecanju *European Women in Business Awards* u Londonu. U listopadu 2013. imenovana je počasnim patronom Malteške pravosudne akademije, a u lipnju 2014. izabrana je za članicu Izvršnog vijeća Međunarodnog pomorskog odbora (*Comité Maritime International*). U listopadu 2015. imenovana je članicom Upravnog odbora Pomorskog foruma Malte, a u travnju 2016. predstavnicom Društva za pomorsko pravo Malte u odboru vladine agencije Malta Marittima.

Prakse osiguranja tražbina nastalih financiranjem nabave brodova

Konvencija o međunarodnim stvarnopravnim osiguranjima na pokretnoj opremi, poznatija kao Cape Town konvencija, uobičajeno je vezana za zrakoplove. U stvarnosti je to samo jedan od triju postojećih protokola koji se bave opremom za zrakoplove, željezničkim vozilima i svemirskim sredstvima. Izvorno je postojala ideja o proširenju Konvencije na brodarstvo donošenjem pomorskog protokola. No, ideja je napuštena prvenstveno zbog toga što je broderska industrija smatrala, u vrijeme kada je višestoljetni broderski sektor bio u svojoj posebnoj kategoriji, da su pravila i propisi koji su prevladavali u većini jurisdikcija primjereno štitili hipotekarne vjerovnike i financijere te da nije bilo potrebe za osnivanjem središnjeg registra za registraciju stvarnih tereta na brodovima.

Od tada se ponovno javila ideja o donošenju pomorskog protokola uz Konvenciju, a Međunarodni pomorski odbor želi biti točno informiran o trenutnim praksama osiguranja tražbina nastalih financiranjem nabave brodova širom svijeta u slučaju da je nužno ponovno razmotriti korisnost donošenja pomorskog protokola uz Cape Town konvenciju.

U prezentaciji će se razraditi navedena tema i objasniti kako je Međunarodni pomorski odbor stvorio međunarodnu radnu skupinu o praksi osiguranja tražbina nastalih financiranjem nabave brodova, te što je do sada učinjeno u tom pogledu.



direktor njemačkog Saveznog nadzornog tijela za usluge zračne plovidbe, (Njemačka)

Nikolaus Herrmann direktor je njemačkog saveznog nadzornog tijela za usluge zračne plovidbe (*Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung*) još od osnivanja toga tijela 2009. godine. Gotovo deset godina bio je predavač i profesor na Visokoj školi javne uprave u Meissenu, u Njemačkoj. Njegovo predavačko iskustvo obuhvaća i druge akademske institucije u Njemačkoj i Ujedinjenom Kraljevstvu, a posebice na Sveučilištu East Anglia gdje je predavao njemačko pravo i jezik od 1988. do 1991. godine. Radno iskustvo uključuje radna mjesta u hessijskom Ministarstvu prometa u Wiesbadenu, u Njemačkoj, saksonskom Ministarstvu za okoliš u Dresdenu, u Njemačkoj, te u jednom međunarodnom odvjetničkom društvu. Objavio je radove u području zrakoplovstva, planiranja, zaštite okoliša i europskog prava.

Jedinstveno europsko nebo — pojmovi, pretpostavke i legende

Inicijativa Jedinstveno europsko nebo (*Single European Sky — SES*) nastala je kao reakcija na učestala kašnjenja koja je europsko zrakoplovstvo doživjelo devedesetih godina. Europska komisija je, na temelju rada Skupine na visokoj razini osnovane s ciljem ispitivanja relevantnih pitanja, zaključila da je glavni uzrok kašnjenja fragmentacija europskog zračnog prostora.

Uz predviđanja koja ukazuju na stalan porast prometa koji će se udvostručiti do 2025. godine, predviđen je i rast kašnjenja. Kako bi se izbjegla “kriza kapaciteta”, trebalo je stvoriti defragmentirano Jedinstveno europsko nebo.

Utvrđena su četiri “cilja na visokoj razini”:

- omogućiti trostruko povećanje kapaciteta koje će također smanjiti kašnjenja, na tlu i u zraku
- poboljšati učinak sigurnosti za faktor 10
- omogućiti smanjenje utjecaja letova na okoliš za 10%
- pružiti ATM usluge korisnicima zračnog prostora po 50% manjoj cijeni.

Već je poznato da rast prometa nije ostvaren. Ali kao i kod svih prognostičkih pretpostavki, budući razvoj događaja ne čini početnu prognozu pogrešnom ili nevažećom. Budući razvoj može samo zahtijevati prilagodbe.

Međutim, neke druge pretpostavke zahtijevaju kritički pregled:

Fragmentacija zračnog prostora

Fragmentacija europskog ANS sustava je općenito prepoznata kao uzrok neučinkovitosti, a osobito glede troškova koji se smatraju previsokima. Međutim, karta Europe sa svim FIR-ovima koja se obično prezentira u tom kontekstu ne omogućuje primjeren opis problema. Iz operativne perspektive, FIR-ovi, tj. obično nacionalna područja odgovornosti različitih pružatelja ANS usluga, nisu relevantni. Operacije se provode u sektorima, svaka s različitim kontrolorima i različitim radio frekvencijama za govornu komunikaciju, a sektora ima najmanje 20 puta više od ANSP-ova.

Dakle, fragmentacija na operativnoj ATC razini je mnogo više tehničko pitanje. Operativna nužnost usluge predaje zrakoplova iz jednog sektora u drugi nekoliko puta tijekom leta trebala bi biti neprimjetna za korisnika zračnog prostora. Jedinstveni standardi za postupke i opremu, tj. njihova interoperabilnost, presudni su za ispunjavanje ovog zahtjeva. Budući razvoj u kontekstu novih mogućnosti informacijskih tehnologija — SWIM — i drugi operativni koncepti temeljeni na novoj tehnologiji (operacije bez sektora s 4D putanjama) imaju mogućnost smanjiti utjecaj fragmentacije na performanse sustava bez ikakvih institucionalnih promjena.

Ipak, granice FIR-a, a time i sektorizacija duž nacionalnih granica nesumnjivo su ispod optimuma za učinkovite operacije. No, funkcionalni blokovi zračnog prostora (FAB) nisu se pokazali kao dobro rješenje. Bilateralni sporazumi



za prekograničnu sektorizaciju ostaju jednostavnija alternativa.

Civilno–vojna suradnja

Fragmentacija zračnog prostora ima i drugu dimenziju, ali ne duž nacionalnih granica. Izravni letovi često nisu mogući zbog strukture zračnog prostora unutar država članica EU–a, osobito zbog zračnog prostora rezerviranog za vojne aktivnosti. Koncept Fleksibilne upotrebe zračnog prostora ima za cilj uravnotežiti zahtjeve civilnog i vojnog zračnog prostora, ali njegova primjena u cijeloj Europskoj uniji daje mješovitu sliku.

Zakašnjenja i kapacitet zračnog prostora

Kapacitet zračnog prostora je obično izražen vremenom kašnjenja. Pokazatelj koji se koristi za izražavanje performansi u području kapaciteta je prosječno kašnjenje po letu. Ekonomski, vrlo niski ciljevi za prosječno kašnjenje najvjerojatnije potiču pogrešnu raspodjelu, budući da se granični troškovi povećavaju eksponencijalno dok se marginalna korisnost nastoji smanjiti. Operativno, iz perspektive vrata do vrata, prosječna kašnjenja ATFM–a ispod određenog praga gube na značenju kada zrakoplovne operacije sadrže amortizere od najmanje nekoliko minuta. I za 4D operacije, minimiziranje kašnjenja je presudno, ali važno je točno vrijeme, a ne prosjeci.

Smanjenje troškova

Glavni razlog za postavljanje cilja smanjenja troškova ANS–a je pretpostavka da ANSP naplaćuje monopolne cijene koje su po definiciji previsoke. Nema sumnje da usluge kontrole zračnog prometa, unutar definiranog zračnog prostora, imaju monopolni položaj, koji se temelji na sigurnosnim razlozima u trenutnom tehničkom i operativnom okruženju. No, ANS do sada nije nikad bio "posao" koji je bio slobodan postaviti cijene monopola, nego javna usluga s ograničenjima poduzetničkih odluka čak i ako je osnovana kao privatnopravno poduzeće. To je izazvalo sumnju u primjenu uobičajenih instrumenata za kontrolu monopola.

Frank Jost

Glavna uprava Europske komisije za mobilnost i promet, (Europska unija)

Profesionalna karijera:

Europska komisija, Glavna uprava za mobilnost i promet, Jedinštvene europske željeznice (siječanj, 2011. —)

- Postupci zbog povrede propisa o pristupu tržištu
- Upravljanje cjelovitim ciklusima studija od planiranja do provedbe i diseminacije rezultata mjerenja
- Savjetovanje, evaluacija i procjena učinaka, pregovaranje s predstavnicima sektora i državama članicama o provedbi Uredbi o (1) infranstrukturnim pristojbama, PPP (2) licenciranju željezničkih poduzeća, uključujući osiguranje nezgode i objavljivanje podataka
- Odluka Komisije o raspodjeli infrastrukturnih kapaciteta.

Europska komisija, Glavna uprava za mobilnost i promet, Željeznički prijevoz (veljača, 2004. — prosinac, 2010.) Stručni savjetnik za gospodarske aspekte željezničkog sektora, uključujući pružatelje usluga, industriju i zajednice korisnika, osobito :

- Europski semestar
- Ekonomika troškova i naknada za korištenje infrastrukture
- Licenciranje željezničkih poduzeća, uključujući njihovu financijsku sposobnost, osiguranje nezgode radi pokrića odgovornosti željezničkih poduzeća
- Predstavljanje politika na stručnim radionicama i na UNECE–u u Ženevi
- Pristupni pregovori s Hrvatskom, o pravnoj stečevini na području željeznica.
- Pretpristupni pregovori sa Zapadnim Balkanom u željezničkoj politici. Predsjedatelj radne skupine s dužnosnicima na Zapadnom Balkanu, koja izvještava na godišnjim sastancima ministara.

Europska komisija, Bruxelles, Glavna uprava za energetiku i promet, Jedinica za cestovnu sigurnost i tehnologije (1. srpnja 2001. — 31. siječnja 2004.) Administrator za istraživanje i sigurnost cestovne infrastrukture.

Europska komisija, Bruxelles, Glavna uprava za promet, Jedinica za istraživanje i intermodalnost (16. svibnja 1996. — 30. lipnja 2001.) Suradnik za istraživanje cestovnog prijevoza.

Federalno ministarstvo za znanost i obrazovanje Njemačke, Bonn, Njemačka (1. siječnja 1993. — 15. svibnja 1996.) Suradnik za istraživanje za kopnene tehnologije prijevoza. Razvoj federalnog istraživačkog programa, pregovaranje o ugovorima, praćenje ugovora, diseminacija rezultata.

VAW Aluminium AG, Bonn, Njemačka (16. travnja 1987. — 1. siječnja 1993.) Vođenje proizvodnje. Voditelj projekta.



Novoosmišljeni poslovni postupci u srednje velikoj proizvodnoj industriji, razvoj sustava i implementacija softverskih rješenja za upravljanje materijalima.

Obrazovanje i osposobljavanje:

- Tehnološko sveučilište, Darmstadt, Njemačka (listopada 1981. do travnja 1988.)
- Poslovna administracija, strojarstvo, s tezom o logistici, financijama i računovodstvu
- Diploma *Wirtschaftsingenieur technische Fachrichtung Maschinenbau*
- Sveučilišna diploma
- Njemački (materinski jezik), engleski (izvrstan), francuski (vrlo dobar), talijanski (osnovna razina), nizozemski (osnovna razina)

Transparentnost uvjeta i naknada za pristup željezničkim postajama i terminalima

U trećem tromjesečju 2017. godine Europska komisija je, nakon 18 mjeseci intenzivnog sektorskog savjetovanja, usvojila pravila za pravednu i predvidljivu raspodjelu kapaciteta za željezničke kolosijeke, postaje i objekte.

Upravitelji infrastrukture uložiti će zajedničke napore za savjetovanje željezničkih poduzeća u ranoj fazi o nadolazećim radovima koji značajno utječu na prometovanje vlakova. Štoviše, upravitelji infrastrukture će osigurati različite mogućnosti, uključujući implikacije cijena, te detalje o rasporedu trajanja radova. Na temelju obveza preuzetih od strane upravitelja infrastrukture pod okriljem *RailNetEurope* u Beču, Europska komisija sada uklapa ključne elemente te obveze u pravni instrument, dajući željezničkim poduzećima pravnu polugu za sukladnu provedbu.

Drugi skup pravila o "željezničkim uslužnim objektima" određuje koje uvjete i procedure za pristup operatori željezničkih terminala i postaja moraju objaviti i koje procedure moraju primjenjivati prilikom raspodjele kapaciteta u tim objektima. Nova pravila trebala bi omogućiti najbolje iskorištavanje raspoloživih kapaciteta i otkloniti dugoročne probleme uskraćivanja pristupa i nepravednog određivanja cijena na tržištu dominantnih operatora.

Dr. sc. Mirta Kapural



Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, (Hrvatska)

Dr. sc. Mirta Kapural, dipl. iur. zaposlena je od 2004. godine u Agenciji za zaštitu tržišnog natjecanja, a od 2007. u Odjelu za međunarodnu i europsku suradnju, prije svega suradnju sa Europskom komisijom i nacionalnim agencijama država članica EU-a, provedbu projekata EU-a, suradnju u okviru Međunarodne mreže za tržišno natjecanje (ICN), Komisije za tržišno natjecanje Međunarodne trgovačke komore (ICC) i OECD-a.

2016. — voditeljica Radne skupine za izradu Zakona o naknadama štete zbog povreda prava tržišnog natjecanja

2014. — 2016. — gošća predavačica o pravu tržišnog natjecanja na Sveučilištu u Splitu — Odjelu za forenzičke znanosti

2014. — predavačica o pravu tržišnog natjecanja u okviru projekta *EU Biz Impact*.

2013. — Izabrana za predsjedavajuću Mreže za tržišno natjecanje Europske energetske zajednice

2013. — 2017. — autorica i predavačica programa o pravu tržišnog natjecanja na Državnoj školi za javnu upravu

2012. — doktorirala na Pravnom fakultetu u Zagrebu, doktorat iz znanstvene pravne grane trgovačko pravo i pravo tržišnog natjecanja, doktorska dizertacija "Primjena instituta oslobođenja ili smanjenja kazne u pravu tržišnog natjecanja"

2011. — radila kao vanjski suradnik na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu na katedri za Pravo i studentima prve godine studija držala seminare iz trgovačkog prava, prava društava i ugovora

Od 2009. godine redoviti je predavač na seminarima za državne službenike Ministarstva vanjskih i europskih poslova o pravu EU-a / europskom pravu tržišnog natjecanja.

Tijekom 2006. i 2007. godine sudjelovala je u pregovorima o pristupanju RH Europskoj uniji kao članica dvije radne skupine — Poglavlje 15 "Energetika" i Poglavlje 2 "Sloboda kretanja radnika", a bila je uključena i u rad na pregovorima s EU-om u Poglavlju 8 "Tržišno natjecanje".

Od ožujka do lipnja 2007. godine ponovno radi u Europskoj komisiji, Općoj upravi za tržišno natjecanje kao predstavnica nacionalnog tijela za zaštitu tržišnog natjecanja.

Od kolovoza do listopada 2001. godine radila je kao predstavnica Vlade Republike Hrvatske u Uredu Visoke Povjerenice za ljudska prava Ujedinjenih naroda u Ženevi. Od 2001. do 2004. zaposlena je u Uredu za ljudska prava Vlade RH kao savjetnica na poslovima međunarodne suradnje s EU-om i UN-om.

Od rujna 2000. do ožujka 2001. godine radila je kao vježbenica u Europskoj komisiji, Bruxelles, u Općoj upravi za zaštitu okoliša na poslovima preuzimanja i provedbe Direktiva EU-a iz područja zaštite okoliša u tranzicijskim zemljama.

Profesionalnu karijeru započinje 1999. godine u Ministarstvu europskih integracija, u Upravi za usklađivanje pravnog sustava gdje radi do rujna 2001.

1999. godine magistrirala je na Sveučilištu u Sussexu, Europski Institut iz Sussexa, Brighton, Velika Britanija, „Suvremeni europski studiji“, magistarski rad iz znanstvene grane europsko javno pravo na temu: „Odredbe Europskih sporazuma o četiri slobode— još jedna zapreka proširenju članstva Europske unije?“

1998. godine diplomirala je pravo na Pravnom fakultetu u Zagrebu. Tijekom studija nagrađena je rektorovom nagradom. Nakon završetka studija prava, dobitnica je stipendije Vlade Republike Hrvatske i Velike Britanije za poslijediplomski studij u Velikoj Britaniji.

Autorica je većeg broja stručnih i znanstvenih članaka iz područja hrvatskog i europskog prava tržišnog natjecanja objavljenih u domaćim i inozemnim stručnim časopisima i knjigama. U svojstvu sudionika i predavača redovito sudjeluje na međunarodnim edukacijama i konferencijama o pravu tržišnog natjecanja.

Strani jezici: engleski, njemački, španjolski, francuski i portugalski.

RYANAIR/AER LINGUS: Koncentracija koja nije uspjela postati realnost i pitanje manjinskog udjela u ocjeni koncentracija

Koncentraciju između aviokompanija *Ryanair* i *Aer Lingus* Europska komisija zabranila je čak dva puta zbog čega je ovo jedinstven predmet ocjene koncentracije u pravu tržišnog natjecanja EU-a. Usprkos svim naporima *Ryanaira* da preuzme svog glavnog konkurenta *Aer Lingus* na letovima u Irsku predlaganjem različitih mjera za uklanjanje negativnih učinaka na tržišno natjecanje, Europska komisija je zauzela čvrst stav kako ova koncentracija ne može biti odobrena. *Ryanair* je prijavio planiranu koncentraciju Europskoj komisiji 2006., 2009. i 2012. godine s time da je 2009. godine povukao svoju prijavu. U ostala dva slučaja, odlukama iz 2007. i 2013. godine, Europska komisija utvrdila je kako je navedena koncentracija zabranjena odnosno protivna propisima o tržišnom natjecanju.

Ovaj će rad najprije dati kratak pregled kontrole koncentracija u Europskoj uniji i primjene Uredbe 139/2004 o kontroli koncentracija. U nastavku će se predstaviti predmet *Ryanair* i *Aer Lingus* i obrazložiti razlozi zabrane iz odluka Europske komisije. Naime, u ovom predmetu je Europska komisija prvi put razmatrala koncentraciju između dvije avio kompanije koje imaju značajan dio aktivnosti na istom aerodromu. Uglavnom, ako bi ova koncentracija bila odobrena dovela bi do monopola dvaju najvećih konkurenata u Irskoj sa oko 80 posto europskog zračnog prometa u zračnoj luci Dublin na preko 35 ruta. Posljedično, ta bi koncentracija dovela do smanjenog izbora za potrošače uz slabiju kvalitetu i više cijene usluga. Drugim riječima, ukoliko bi ta koncentracija bila odobrena ne bi uopće bilo ili bi bilo vrlo malo drugih avio kompanija koje bi bile spremne pokušati ući na tržište i natjecati se sa zajednički udruženima *Ryanairom* i *Aer Lingusom* na njihovom domaćem tržištu. Koncentracija bi imala značajne negativne učinke na tržišno natjecanje jer bi eliminirala najsnažnijeg konkurenta *Ryanaira*. Mjere koje je *Ryanair* predložio, kao što su dezinvestiranje poslovanja u kojima se dvije avio kompanije preklapaju, iznajmljivanje slotova od *Ryanaira* ocijenjene su kao nedostatne za uklanjanje problema za tržišno natjecanje.

U ovom predmetu postoji nekoliko značajnih elemenata, ali jedno od ključnih pitanja koje valja naglasiti odnosi se na manjinske udjele u predmetima ocjena koncentracija. Ekonomska teorija i praksa u pravu tržišnog natjecanja ukazuju na to da i manjinski udjeli mogu ponekad dovesti do povrede tržišnog natjecanja. Trenutno na razini EU-a samo pojedina tijela za zaštitu tržišnog natjecanja (Njemačka, Velika Britanija) uzimaju u obzir potencijalne probleme za tržišno natjecanje koje uzrokuju manjinski udjeli u koncentracijama. Međutim, trenutni pravni okvir ne daje Europskoj komisiji mogućnost ispitivanja manjinskih udjela. Navedeno se jasno vidi u predmetu *Ryanair/Aer Lingus* koji uključuje javnu ponudu što onemogućuje primjenu članka 101. Ugovora o funkcioniranju EU-a (UFEU) o zabranjenim sporazumima. Slično tome, članak 102. UFEU uređuje zlouporabu vladajućeg položaja i zahtjeva da se stjecatelj nalazi u vladajućem položaju, a s obzirom da *Ryanair* nije u vladajućem položaju, primjena članka 102.

UFEU nije moguća. Uredba 139/2004 o kontroli koncentracija daje okvir za ispitivanje manjinskih udjela ali samo u slučaju ocjene prijave koncentracije poduzetnika koji već prethodno ostvaruje manjinski udio u trećem poduzetniku.

Međutim, slučajevi u kojima se stječe manjinski udio koji nije povezan sa stjecanjem kontrole u smislu koncentracija poduzetnika nije obuhvaćena Uredbom 139/2004 o kontroli koncentracija. Stoga, Europska komisija nastoji pronaći rješenje i odgovarajuće instrumente kojima bi se ispitivali manjinski udjeli u kontroli koncentracija odnosno na ocjenu manjinskih udjela koji stjecatelju ne daju pravo kontrole. Problem stjecanja manjinskih udjela ustanovljen u ovom predmetu odražava se u trenutnoj reformi Uredbe 139/2004 o kontroli koncentracija kroz prijedlog Europske komisije da uvede sustav „usmjerene transparentnosti” kojim bi se omogućilo da se zamijete potencijalno problematične transakcije, i to utvrđivanjem transakcija kojima nastaje veza važna za tržišno natjecanje. Slijedom toga, središnji dio ovoga rada bavit će se analizom manjinskih udjela kojima se ne stječe pravo kontrole, razlozima zbog kojih je važno uspostaviti kriterije za njihovo ispitivanje kao i negativne učinke koje ti manjinski udjeli mogu donijeti učinkovitom tržišnom natjecanju.

Posebna pažnja posvetit će se kumulativnim uvjetima koje je predložila Europska komisija za utvrđivanje veze važne za tržišno natjecanje. Prvi predloženi uvjet je stjecanje manjinskog udjela u konkurentu ili vertikalno povezanom poduzetniku, a prema drugom uvjetu konkurentna veza smatrala bi se važnom ako je stečeni udio u temeljnom kapitalu oko 20% ili između 5% i oko 20%, ali uz prisutnost dodatnih elemenata poput prava kojima stjecatelj može ostvarivati pravo veta, imenovanja članova uprave ili pravo pristupa informacijama stjecanog poduzetnika koje su komercijalno osjetljive prirode.

Cilj analize u radu je utvrditi jesu li predloženi uvjeti odgovarajući, zatim na koji način se ove uvjete može unaprijediti, a zadnji dio rada nastojat će istražiti bi li na razini EU-a neki drugi kriteriji bili primjereniji vezano za stjecanje manjinskih udjela.

Vivian van der Kuil



odvjetničko društvo AKD Benelux Lawyers,
Rotterdam, (Nizozemska)

Vivian van der Kuil odvjetnica je u odvjetničkom društvu AKD Benelux Lawyers, Rotterdam. Stručnjakinja je za pomorsko, transportno i energetska pravo, osobito za pomorske nesreće, uključujući spašavanje, potpuni gubitak, sudare, ograničenje odgovornosti, uklanjanje podrtina, piratstvo, privremene mjere zaustavljanja brodova, građansku i kaznenu odgovornost za onečišćenje s pomorskih brodova i brodova unutarnje plovidbe, uključujući i jahte. Zastupa naručitelje iz brodarskih ugovora, brodare i brodovlasnike, kasko osiguratelje, trgovce, te P&I klubove u sporovima iz brodarskih ugovora, ugovora o prijevozu stvari, istraživanja i iskorištavanja podmorja, i drugim pomorskim i transportnim sporovima. Vivian se također bavi osiguranjem i drugim trgovačkim sporovima vezanim uz transport i energetiku.

Vivian je ekspert u zastupanju pred nizozemskim sudovima u parnici i kaznenom postupku s iskustvom bivše sutkinje i javne tužiteljice, što joj pomaže u pronalaženju učinkovitih i kreativnih rješenja u ovim složenim postupcima.

Prije započinjanja pravne karijere, Vivian je završila časničku obuku na Nizozemskom kraljevskom institutu za mornaricu te je radila kao časnik Službe za operacije i navigaciju Nizozemske kraljevske mornarice.

Privremena mjera prekograničnog zaustavljanja broda u EU: Uredba Bruxelles I bis

Mnogo se toga može dogoditi tijekom prijevoza stvari morem; brod koji prevozi robu može se sudariti s drugim brodom te posljedično može doći do brodoloma. Teret može ispasti s broda, slaganje ili privezivanje tereta može se pokazati neadekvatnim, brodovi mogu pretrpjeti tzv. 'black out', tj. ostati bez napajanja električnom energijom što može uzrokovati propast kvarljive robe zbog kvara sustava hlađenja. Nadalje, vozarine, agencijske ili menadžerske provizije te računi brodskog goriva mogu ostati nepodmireni. Kako bi se navedene tražbine namirile, potrebno je razmotriti dva važna pitanja. Prije svega, važno je pokušati ishoditi mjere osiguranja mogućih potraživanja te prikupiti dokaze glede uzroka i opsega štete. Prvi korak je, naravno, uvijek nastojati mirno riješiti spor, ali u nedostatku takve suradnje, poduzimanje mjera prisilne naplate potraživanja moglo bi biti nužno. Mogućnosti su pritom različite od jurisdikcije do jurisdikcije. Nizozemski pravni sustav nudi širok spektar različitih mogućnosti, a specijalizirana Pomorska komora Suda u Rotterdamu lako je dostupna i iskusna u svim vrstama sporova koji se tiču transporta i pomorstva. Nadalje, Komora je dostupna 24 sata tijekom 7 dana u tjednu, što kod transportnih sporova može biti od presudne važnosti.

Prije su ove mjere bile dostupne samo ako se brod nalazio u Nizozemskoj i mjera osiguranja se poduzimala također u Nizozemskoj. Međutim, revidirana Uredba Bruxelles I (1215/2012) uvela je važnu promjenu koja omogućuje ostvarivanje privremenih mjera diljem Europske unije temeljem jednostavnog prijedloga jedne stranke u jednoj od država članica. To znači da se određene (privremene) mjere predviđene nizozemskim pravom mogu eksportirati i ostvariti u drugim državama članicama EU-a. Dakle, čak i ako se brod ne nalazi u Nizozemskoj postoji mogućnost upotrebe širokog spektra privremenih mjera koje nizozemsko pravo predviđa u korist tužitelja odnosno predlagatelja osiguranja radi utvrđivanja štete i/ili prisilne naplate potraživanja.

U nastavku će biti objašnjeno koje su privremene mjere dostupne prema nizozemskom pravu te kako Uredba Bruxelles I omogućava ostvarivanje tih mjera diljem EU-a.

Privremene mjere

Prema nizozemskom procesnom pravu, moguće je ishoditi mjeru osiguranja na imovini dužnika (na primjer na brodu ili bankovnim računima) prije nego što je donesena pravomoćna sudska ili arbitražna presuda o osnovanosti zahtjeva protiv tuženika. Takva privremena mjera radi osiguranja tražbine može se provesti i prije nego što je postupak o osnovanosti zahtjeva uopće započeo, bilo u Nizozemskoj, bilo u drugoj državi. Nadalje, nije čak nužno da glavni zahtjev podliježe nizozemskom pravu i nadležnosti nizozemskih sudova. Postupak se detaljnije pojašnjava u nastavku.

Ista se privremena mjera može upotrijebiti kada postoji opasnost od gubitka ili otežanog pribavljanja dokaza. Tada je moguće zahtijevati tzv. mjeru osiguranja dokumenata i drugih dokaza (npr. na elektroničkim uređajima) radi njihova očuvanja. Prvotno je ova mogućnost bila predviđena samo u slučajevima vezanim uz intelektualno vlasništvo, ali prije nekoliko godina Vrhovni sud Nizozemske utvrdio je da je ta



moгуćnost takoder dostupna i u drugim slućajevima. Međutim, ovdje postoje određena ogranićenja, a najvaŹnija su da predlagatelj moŹe predloŹiti osiguranje samo onih dokumenata koje je sud odobrio te je potrebno provesti odvojene postupke (ćlanak 843.a nizozemskog Zakona o parničnom postupku) kako bi se dokumenti dostavili stranci koja je predloŹila privremenu mjeru.

Postoji takoder moгуćnost podnoŹenja zahtjeva za:

- prethodno sasluŹanje svjedoka
- prethodni pregled od strane vjeŹtaka kojeg imenuje sud, ili
- prethodnu inspekciju mjesta na kojem se Źteta navodno dogodila (ćlanak 202. nizozemskog Zakona o parničnom postupku).

Takvo sasluŹanje, pregled ili inspekcija provodi se prije zapoćinjanja postupka o osnovanosti zahtjeva kako bi se utvrdilo ćinjenićno stanje i procijenilo postoji li traŹbina. Međutim, sud moŹe dopustiti prethodno sasluŹanje svjedoka, prethodni pregled vjeŹtaka ili inspekciju samo kada je utvrdio da je nadleŹan za odlućivanje o meritumu (ćlanak 203. nizozemskog Zakona o parničnom postupku).

Osim toga, ćlanak 8:494 i ćlanak 8:495 nizozemskog Građanskog zakonika daje prijevozniku — kao i stranci koja ima pravo na isporuku tereta — moгуćnost zahtijevati od suda nalog za prethodno vjeŹtaćenje uzroka i opsega sporne Źtete na teretu, i to prije, za vrijeme ili neposredno nakon isporuke tereta. Ove odredbe predviđaju Źire moгуćnosti glede naćina na koji se provodi vjeŹtaćenje i glede ovlasti vjeŹtaka kojeg imenuje sud. Nadalje, ove odredbe ne zahtijevaju od suda utvrdjivanje vlastite stvarne nadleŹnosti prije rjeŹavanja o prijedlogu za vjeŹtaćenje. Ćlanak 633. nizozemskog Zakona o parničnom postupku određuje da je sud u mjestu gdje se nalazi teret u trenutku podnoŹenja takvog prijedloga nadleŹan za izdavanje naloga za vjeŹtaćenje, kako je predvićeno u ćlancima 8:494 i 8:495 nizozemskog Građanskog zakona.

VjeŹtak imenovan od strane suda mora imati osiguran pristup brodu, a na njegov zahtjev mora mu se osigurati dokumentacija, dokazi u elektronićkom obliku i drugi dokazi, s obzirom na to da je on od strane suda ovlaŹten odgovarati na pitanja koja su postavljena u prijedlogu vjeŹtaćenja i ćiniti sve Źto je potrebno kako bi se doŹlo do argumentiranih i dobro dokumentiranih odgovora.

Sudsko vjeŹtaćenje moŹe biti organizirano u kratkom roku prije dolaska broda u npr. Rotterdam. Ovakvo sudsko vjeŹtaćenje je ućinkovito sredstvo za rjeŹavanje problema koji sve stranke izuzev brodara imaju, a tiće se nemogućnosti pristupa brodu i dokazima na brodu. To je problem koji oteŹava dokazivanje uzroka Źtete ili pobijanje brodarevih argumenata i prigovora.

Ako je sudsko vjeŹtaćenje provedeno uz prisutnost duŹnika ili nakon uredne dostave naloga za vjeŹtaćenje duŹniku na naćin koji je odredio sud, izvjeŹće i nalaz vjeŹtaka smatraju se toćnima. Iako nizozemsko pravo u pogledu pravila dokazivanja dopuŹta duŹniku da dokazima pobija nalaz i iskaze vjeŹtaka, nesporno je da stranka ćije su tvrdnje podrŹane izvjeŹćem i nalazom vjeŹtaka ima prednost pred drugim strankama u postupku.

Privremena mjera osiguranja na imovini

Nizozemska, a osobito Rotterdam ponekad se nazivaju “ra-jem za privremene mjere” zbog ćinjenice da je prilićno jednostavno ishoditi sudsku mjeru osiguranja na imovini (potencijalnog) duŹnika. Dok je u nekim zemljama Konvencija o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. proŹirila moгуćnosti privremenog zaustavljanja brodova, u Nizozemskoj Konvencija donekle ogranićava te moгуćnosti u odnosu na nacionalno pravo. Dok nizozemski Zakon o parničnom postupku dopuŹta privremenu mjeru na bilo kojoj imovini duŹnika radi osiguranja gotovo svih vrsta traŹbina ukljućujući i budućih potraŹivanja, prema Konvenciji iz 1952. zaustavljanje broda je moгуće iskljućivo radi osiguranja tzv. pomorskih traŹbina. Źto sve ćini pomorsku traŹbinu definira-no je u ćlanku (1) toćkama (a) do (p) Konvencije iz 1952. Na primjer, traŹbina u vezi tereta u potpunosti podlijeŹe ćlanku (1) (a) “Źteta prouzroćena od strane broda sudarom ili na drugi naćin”.

Konvencija iz 1952. primjenjuje se na privremenu mjeru zaustavljanja broda koji plovi pod zastavom drŹave ugovornice Konvencije.

U Nizozemskoj se na brodu moŹe provesti mjera zaustavljanja nakon Źto je sudu podnesen prijedlog za zaustavljanje te sud rjeŹenjem odredi privremenu mjeru zaustavljanja. U Rotterdamu je moгуće obraćanje sudu i izvan radnog vremena, noću ili vikendom. Ako je nuŹno, moгуće je ćak posjetiti suca u njegovom domu u svrhu podnoŹenja prijedloga privremene mjere zaustavljanja broda i ishodenja takvog sudskog naloga. Iako je vrlo jednostavno ishoditi sudski nalog za zaustavljanje, odrećene toćke moraju biti ispunjene u prijedlogu privremene mjere. Prvo, predlagatelj mora naznaćiti temelj svoje traŹbine. Na primjer, kada traŹbina proizlazi iz ugovora o prijevozu, kopija ugovora i/ili teretnica moraju biti priloŹeni sudu uz prijedlog privremene mjere. Ako se traŹbina temelji na neplaćenim raćunima, svaki raćun i zahtjev za uplatom koji je bio poslan duŹniku mora biti podnesen sudu. I konaćno, svi duŹnikovi prigovori na sporno potraŹivanje koji su poznati predlagatelju moraju uz prijedlog privremene mjere biti objaŹnjeni sudu.

Ovisno o vrsti privremene mjere, moraju biti ispunjeni i odrećeni drugi uvjeti. Na primjer, sud ponekad Źeli znati zaŹto predlagatelj traŹi privremenu mjeru upravo na odrećenoj imovini. Sud obiće polazi od toga da se privremena mjera provede na najmanje otegotan naćin, osim ako predlagatelj ne razjasni zaŹto je potrebna privremena mjera upravo na odrećenoj imovini. Kada se radi o privremenoj mjeri zaustavljanja broda, ovaj uvjet obiće ne predstavlja problem.

Prijedlog privremene mjere osiguranja je tzv. “prijedlog *ex parte*” te se stoga duŹnik ne saslućava pred sudom povodom takvog prijedloga. Predlagatelj osiguranja općenito, do odrećene mjere, ima taj privilegij da sud neće sumnjati u motive njegova prijedloga osiguranja. Ako predlagatelj moŹe pokazati da ima dovoljno argumenata za svoj slućaj, kako u pogledu odgovornosti za traŹbinu tako i njene visine, sud će vjerojatno odobriti predloŹenu mjeru osiguranja. Sud će svoju odluku temeljiti na informacijama sadrŹanim u prijedlogu privremene mjere, te će u ovoj fazi obiće primijeniti samo marginalni test kako bi se utvrdilo da se navedena



tražbina može kvalificirati kao osnov za ishođenje privremene mjere osiguranja na imovini dužnika. U prijedlogu moraju biti navedeni svi postupci koji se vode u Nizozemskoj ili u inozemstvu, a koji bi sucu mogli biti relevantni za ocjenu osnovanosti prijedloga privremene mjere. Ako se već vodi postupak u Nizozemskoj ili u inozemstvu, dovoljno je da se to samo spomene u prijedlogu. Ako se postupak još ne vodi, nizozemsko pravo propisuje da sud određuje datum do kojega se mora započeti postupak o meritumu. Opće pravilo propisuje da će sud odrediti rok od 14 dana od dana prvog zaustavljanja. Ako je potreban duži rok, to se mora posebno zahtijevati i takav zahtjev mora biti potkrijepljen. Obično sudovi dopuštaju duži rok kada su stranke u sporu stranci. Moguće je zatražiti od suda produženje dodijeljenog roka i takav se zahtjev često odobrava.

Važno je napomenuti da ako namjerava podnijeti prijedlog privremene mjere u Nizozemskoj, predlagatelj mora biti spreman na pokretanje postupka o meritumu protiv dužnika. Ako se predlagatelj ne pridržava uvjeta i rokova iz sudskog rješenja u pogledu pokretanja postupka o meritumu, privremena mjera bit će ništavna iz čega može proizaći odgovornost predlagatelja za štetu.

Moguće je povećati vrijednost zahtjeva za iznos kamate i troškova. Vrijednost glavnog zahtjeva koja se povećava za takav uobičajeni dodatak čini ukupan iznos za koji se može zahtijevati privremena mjera osiguranja. Samo u izvanrednim okolnostima sud zahtijeva (protu)osiguranje od predlagatelja osiguranja.

Uspostavljanje nadležnosti u sporu o meritumu temeljem provođenja privremene mjere osiguranja na imovini / članak 767. DCCP

Jednom kada je određena privremena mjera osiguranja, postupak o meritumu mora se pokrenuti u roku koji je odredio sud. Kada je naknadno u postupku o meritumu donesena sudska ili arbitražna presuda protiv brodarka, ovrha takve presude može se obično provesti u Nizozemskoj te se dug može pokriti iz jamstva ili, na primjer, prodajom broda na dražbi. Ako nema drugog načina da se ishodi isprava temeljem koje se može odrediti ovrha u Nizozemskoj, članak 767 nizozemskog Zakona o parničnom postupku dopušta pokretanje postupka pred sudom koji je dopustio zaustavljanje broda.

Pitanje koje se naravno postavlja je što kada strani sud ili arbitražni tribunal koji je nadležan ocjenjivati osnovanost zahtjeva donese presudu temeljem kojeg se ne može provesti ovrha u Nizozemskoj. Navedeno se može dogoditi u slučaju kada, na primjer, nema konvencije koja je na snazi između Nizozemske i države suda, a koja bi dopuštala ovrhu strane sudske ili arbitražne presude u građanskim ili trgovačkim stvarima. Nizozemski sudac će u slučaju nepostojanja takve konvencije dopustiti ovrhu strane sudske ili arbitražne presude samo kada su zadovoljeni određeni uvjeti. Na primjer, sud ili arbitražni mora biti općeprihvaćen strani sud, a nizozemski će sudac provjeriti je li provedeno pravično suđenje te jesu li povrijeđena temeljna načela sudskog postupka.

Dakle, ako brodar ima sjedište primjerice na Maršalovim otocima ili u Liberiji ili u Panami, a nije ugovoren nadležan sud, nizozemski sud će prihvatiti nadležnost na temelju članka 767. nizozemskog Zakona o parničnom postupku.

Uredba Bruxelles I (1215/2012)

Uredba Bruxelles I nameće jedinstvena pravila u cijeloj Europskoj uniji glede međunarodne nadležnosti, priznanja i ovrhe presuda u građanskim i trgovačkim stvarima. Revidirana Uredba Bruxelles I (1215/2012) uvodi važnu promjenu prema kojoj je moguće provesti privremene mjere diljem Europske unije na temelju jednostavnog prijedloga za osiguranje u državi članici. Rezultat toga je da je sada moguće primijeniti nizozemsku privremenu mjeru unutar cijele Europske unije, pod uvjetom da nizozemski sud ima nadležnost odlučivati o meritumu spora — primjerice ako su stranke ugovornom klauzulom odredile nadležan sud.

Prethodno su *ex parte* privremene mjere bile izvan dosega poglavlja III. Uredbe Bruxelles I o priznanju i ovrhi.

Članak 35. Uredbe Bruxelles I određuje da se prijedlog za određivanje privremene mjere osiguranja koja je predviđena po pravu države članice može podnijeti sudu te države članice čak i kada je sud druge države članice nadležan odlučivati o meritumu spora. To znači da, ako se određena mjera može kvalificirati kao privremena mjera osiguranja, sud ju može odrediti čak i kada nema nadležnost za odlučivanje o osnovanosti tužbenog zahtjeva.

Prethodni pregled, o kojem se raspravlja gore u tekstu, može se pod određenim okolnostima kvalificirati kao privremena mjera u smislu članka 35. Uredbe Bruxelles I, ako se ustanovi da je svrha mjere spriječiti gubitak dokaza.

Članak 2(a) određuje da: "U smislu poglavlja III. sudska odluka uključuje privremene, uključujući i mjere osiguranja koje naloži sud koji na temelju ove Uredbe ima nadležnost u pogledu glavne stvari. To ne uključuje privremene, uključujući mjere osiguranja koje nalaže sud koji nije pozvao tuženika, osim ako je sudska odluka koja sadrži mjeru dostavljena tuženiku prije izvršenja."

Ovo omogućuje da se prijedlog za određivanje privremene mjere osiguranja podnese u Nizozemskoj ako nizozemski sud ima nadležnost odlučivati o glavnoj stvari te da se od suda zatraži proširenje primjene privremene mjere na druge zemlje EU-a ako su zadovoljeni određeni kriteriji. Novija sudska praksa dokazala je da je to doista moguće te da je teorija već uspješno provedena u praksi. To znači da, iako se privremena mjera ne provodi unutar nizozemske nadležnosti, moguće je iskoristiti prednosti jednostavnog postupka za određivanje privremene mjere po nizozemskom procesnom pravu, bez ograničenja koja se primjenjuju u drugim državama/sudovima glede prijedloga za osiguranje, primjerice u pogledu protuosiguranja, iznosa koji se moraju uplatiti sudu i/ili saslušanja drugih stranaka u predmetu. Nedavni slučajevi iz sudske prakse su dokazali da su nizozemski sudovi voljni odrediti privremenu mjeru u više zemalja EU-a, a jedina zapreka je ta što nizozemski sudovi moraju pritom imati nadležnost za odlučivanje o glavnoj stvari. Ovo je, međutim, nešto što se može lako riješiti. Za stranke koje očekuju da će u budućnosti imati problema s namirenjem svojih tražbina, korisno je razmotriti uključenje takve ugovorne klauzule koja će im omogućiti ishođenje privremene mjere provedive diljem EU-a da bi se iskoristile prednosti koje nudi nizozemsko pravo.



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 nekoliko godina bila praktikant kao *Rechtsanwältin*, doktorirala je na Sveučilištu Augsburg *summa cum laude* prije preseljenja u Englesku gdje je dugi niz godina radila kao predavač na Sveučilištu Northumbria u Newcastleu. Od 2010. godine zaposlena je na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Edinburghu.

Specijalizirala se u području međunarodne trgovine i prijevoza robe, a područje njena interesa je i rješavanje međunarodnih trgovačkih sporova zbog čega je postala CEDR medijator, član udruženja *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. Među ostalim, s Paulom Bugdenom uredila je drugo i treće izdanje Bugden & Lamont–Black, *Goods in Transit*, Sweet & Maxwell, kao dio serije „Britansko pomorsko pravo“.

Škotski sudovi o praksi niskotarifnih prijevoznika: sudska nadležnost, skrb i naknada

Ovaj konferencijski rad govori o praksi škotskih sudova u pogledu specifične poslovne prakse niskotarifnih zračnih prijevoznika te odnosnim argumentima o nadležnosti.

Rad se temelji na analizi sudskog spora *Caldwell v. EasyJet* [1], kao ključnom predmetu iz škotske sudske prakse na osnovi Montrealske konvencije o međunarodnom zračnom prijevozu iz 1999. godine [2], kao i Uredbi EZ br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku [3]. U ovom su predmetu škotski sudovi morali odlučivati o nizu značajnih pitanja:

koji sudovi su nadležni za slučaj kada je prodan određeni broj „odvojenih“ letova kako bi putnik mogao doći do svojeg odredišta? Može li zračna kompanija tretirati svaki let kao zaseban ugovor s odvojenim pravnim posljedicama u pogledu nadležnosti?

kakvo je međudjelovanje Montrealske konvencije i Uredbe EZ–a o pravima putnika?

Daljnja pitanja vezana su uz valjanost i doseg općih uvjeta ugovora koji obvezuju putnika da se pojavi na vrijeme na ukrcajnom izlazu, čak i u situaciji kada je putnicima u zračnoj luci na raspolaganju mala ili nikakva pomoć osoblja kojom bi se omogućila pravodobna prijava na let i predaja prtljage, sigurnosna i carinska kontrola putnika te kontrola putovnica kako bi putnici mogli doći do ukrcajnog izlaza na vrijeme. Jesu li putnici podnijeli zahtjev za naknadu štete zbog kršenja ugovora? Ili alternativno, bi li se taj nedostatak pomoći mogao klasificirati kao uskraćeni ukrcaj na temelju Uredbe EZ–a, čime bi se dalo pravo na naknadu štete i povrat novca?

Po analizi predmeta, u radu se objašnjava pravna pozadina i obrazloženje sudske presude te se predviđa mogući pristup škotskih sudova u budućim odlukama u pogledu pravnih pitanja koja u ovom slučaju nisu bila predmetom odlučivanja.

[1] 2015 S.L.T. (Sh Ct) 223; 2015 G.W.D. 34–546

[2] Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, 28. svibnja 1999., 2242 U.N.T.S. 350 (nadalje Montrealska konvencija).

[3] Uredba (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (OJ L46, 17.2.2004., str. 1.) (nadalje Uredba EZ o pravima putnika).

Dr. Maria Lekakou profesorica je pomorske ekonomije na Odjelu za pomorstvo, trgovinu i transport na Egejskom sveučilištu, čija je i članica Vijeća. Ima dugogodišnje iskustvo u pomorstvu i pomorskoj politici kao savjetnica Ministra pomorske trgovine (1996. — 2000.), članica Nacionalnog regulatornog tijela za unutarnji pomorski prijevoz (2001. — 2004.) te kao stručnjakinja za pomorstvo u mnogim europskim tijelima (2007.–).

Maria Lekakou koautorica je knjiga o europskoj pomorskoj politici, konkurentnosti grčkog brodarstva, otočnog prijevoza te krstarenja. Proučavala je razvoj politike međubalnog prometnog povezivanja (*short-sea shipping*), pomorski turizam, industriju krstarenja, pomorski prijevoz putnika, radne odnose, kao i politiku Europske unije vezanu uz linijsko brodarstvo, kabotažu, tržišno natjecanje u pomorstvu i regionalni razvoj. Objavljene publikacije u koautorstvu: *European Policies for Shipping* (2006); *Maritime Transport: The Greek Paradigm* (2007); *Research in Transport Economics, Transports. Lifelines for the Islands* (na grčkom) (2008); *Greek Shipping, Employment, Competitiveness, A critical assessment of the European Commission's Green Paper on Maritime Policy* (2010).

Doprinijela je međunarodnim znanstvenim konferencijama i časopisima s više od 60 znanstvenih radova te je sudjelovala u brojnim projektima istraživanja i razvoja (R&D).

Odabrani radovi:

Lekakou, M. B. & Remoundos, G. (2015). Restructuring coastal shipping: a participatory experiment. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 14(1), 109–122.

Stefanidaki, E. & Lekakou, M. (2014). Cruise carrying capacity: A conceptual approach. *Research in Transportation Business & Management*, 13, 43–52.

Lekakou, M. B., Vitsounis, T. K. (2011). Market concentration in Coastal Shipping and Limitations to islands accessibility. *Research in Transportation Business & Management*, Vol. 2, 74–82.

Lagoudis, I. N., Lekakou, M. B., Thanopoulou, H., A., Pantelarios, I. M. (2011). "Evaluating ferry services through an AHP estimated KPI system: A focus on Central Aegean" *International Journal of Decision Sciences, Risk and Management*. Volume 3, No 1–2, 153–178

Lekakou M.B., Pallis A. A. Vaggelas, G.K. (2009). Which Homeport in Europe: The Cruise industry's selection criteria. *Tourismos*, 4 (4), 215–240

Liberalizacija pomorskih tržišta: slučaj Grčke

Tradicionalno, u zakonodavstvima je prevladavalo isključivo pravo domaćih brodara na pružanje usluga obalnog pomorskog prijevoza. Prateći val liberalizacije, Europska unija pristala je u ranim 90-ima na uklanjanje ograničenja u pružanju usluga kabotaže (Uredba br. 3577/92). Novi europski režim dao je prioritet pružanju usluga redovnog, jeftinog pomorskog prijevoza koji se obavlja tijekom cijele godine do svih naseljenih otoka te prevenciji destruktivnog tržišnog natjecanja i predatorskih cijena. Zanimljivo, ukidanje kabotaže u Europskoj uniji stvorilo je potrebu prilagodbe obnavljanjem flote i modernizacijom, premda je povećalo pritiske na grčku zastavu. Ti pritisci prilagodbe usmjereni su i na inovativnost proizvoda (što predstavlja poboljšanje usluga koje se pružaju) i na procesnu inovaciju, koja uključuje poduzetnost i reorganizaciju načina na koji se pružaju usluge obalnog pomorskog prijevoza.

U posljednjih dvadeset godina uočene su znatne promjene u domaćem pomorskom sektoru. U kontekstu tržišne liberalizacije, Europska komisija izglasala je Uredbu br. 3577/92 o ukidanju ograničenja kabotaže među državama članicama. Postavlja se pitanje u kojoj je mjeri reforma zakonodavnog režima utjecala na učinkovitost domaćeg pomorskog sektora.

Cilj ovog izlaganja je ocijeniti učinak liberalizacije pomorske kabotaže na usluge obalnog pomorskog prijevoza i krstarenja u Grčkoj. Struktura izlaganja je kako slijedi: drugi dio izlaganja donosi uvod u ciljeve pomorske politike i režima kabotaže; treći dio pruža kratak povijesni pregled razvoja grčkog sektora i postupka reforme zakonodavnog okvira; četvrti dio pokazuje rezultate provedenog istraživanja, dok posljednji dio sažima glavne zaključke.

U kontekstu nacionalne industrijske politike, vlasti razvijaju sektorske politike i strategije za postizanje specijaliziranih ciljeva (Suarez, Rodriguez & Corral, 2009).

Različite pomorske politike primjenjuju se ovisno o nacionalnim zakonima zasnovanim na ciljevima svake države te ovisno o povijesnom razvoju pojedinog sektora.

Glavni elementi pomorske politike su protekcionizam, zapošljavanje, međunarodno pomorstvo i politika tržišnog natjecanja.

Subvencije ili diskriminacija, kao dvije opće metode, često će djelovati zajedno, ili će država biti u mogućnosti izabrati između alternativnih metoda kako bi ostvarila zadani cilj (Sturmey, 1975). Državna intervencija se racionalizira kako bi se izbjegli potencijalni negativni efekti nereguliranog tržišnog natjecanja, kao što su kvaliteta, kontinuitet, pouzdanost, sigurnost... (Kahn, 1991). Državna intervencija se nameće ako država želi osigurati potrebnu uslugu i korisnike, osigurati zapošljavanje i kontrolirati rizike proizašle iz usluga transporta.

Protekcionizam u obalnom pomorskom prijevozu nije nov fenomen. Zakoni o kabotaži su temelj za osiguranje kontrole nad nacionalnom prometnom infrastrukturom. Na suprotnoj strani nalazi se liberalizacija, koja se postiže dereguliranjem i uklanjanjem nametnutih ograničenja, pose-



bice što se tiče uvjeta ulaska na tržište.

Trenutačno se većina politika kreće od stvaranja zatvorenih protekcionističkih okruženja prema liberalnijim uređenjima. Mnoge države su nanovo evaluirale svoju nacionalnu politiku zbog neizbježnih promjena u međunarodnom okruženju i trgovini (Brooks, 2009).

Politika Europske unije vrlo je svojstven primjer. Europska unija usvojila je Uredbu br. 3577/92 kako bi stvorila zajedničko tržište i uspostavila uvjete za pošteno tržišno natjecanje između država članica i tržišnih igrača. Valja napomenuti da su i prije ove Uredbe mnoge države članice Europske unije ukinule svoj režim kabotaže ili prihvale liberalnije okvire. Godinu dana prije stupanja na snagu Zakonodavnog paketa iz 1986. o pomorskoj politici, ograničenja kabotaže bila su na snazi u Francuskoj, Njemačkoj, Grčkoj, Italiji, Portugalu i Španjolskoj. Danska je zadržala ograničenja kabotaže za trgovinu s Farskim otocima. U to vrijeme, u svim navedenim državama članicama, osim u Njemačkoj, kabotaža je uključivala uglavnom usluge prema otocima. S obzirom da pomorski obalni promet pruža vitalne usluge prijevoza robe i putnika u udaljene dijelove zemlje, on ima implikacije na nacionalnu sigurnost. Stoga su države članice strateškim razlozima opravdavale zadržavanje ograničenja kabotaže.

Grčko tržište obalnog pomorskog prijevoza putnika je među najvećima u Europi. U 2015. godini Italija je bila vodeća zemlja u pomorskom prijevozu putnika sa 70 milijuna putnika koji su prošli kroz njezine luke, a slijedila ju je Grčka s gotovo 66 milijuna putnika. Mreža usluga grčkih obalnih putničkih službi je složena, a sastoji se od velikog broja linija od kopna do otoka, od otoka do otoka i od kopna do kopna. Egejska obalna mreža putničkih brodova je najgušća i čini preko dvije trećine dnevnih isplavljanja iz luke Pirej (ne odnosi se na kratke trajektne veze).

Tržišna struktura koja se razvila malo je drugačija nego u prošlosti: ograničeni broj od često samo dva brodara na glavnim prijevoznim pravcima na Egejskom tržištu ukazuje na oligopolističku strukturu. Glavnih trajektnih kompanija sada je 4 (upravljaju s 45 brodova), a 20 manjih kompanija uspjelo se održati na tržištu i povećati svoju flotu (47 brodova).

Cijene prijevoza nameću i objavljuju brodari koji se bave obalnim pomorskim prijevozom. Međutim, država intervenira u slučajevima kada je javni interes "ugrožen", npr. u slučaju slabe komercijalne isplativosti kada će čak i prijevoznine na granici pokrića troškova biti cjenovno neprihvatljive za određene slojeve stanovništva. Takve linije su okarakterizirane kao nerentabilne, a država subvencionira brodara jer će obavljati prijevoz tijekom cijele godine (minimalno 10 mjeseci).

Međutim, glavne promjene u grčkom obalnom prometu danas zapravo se odnose samo na regulatorni okvir. Iako su se dogodile promjene na strani ponude, osobine potražnje ostaju uglavnom nepromijenjene. Nakon što su uklonjene institucionalne zapreke ulasku na tržište, naslovnice su punili prosvjedi korisnika brodske obalne prijevoza zbog razine pruženih usluga, posebice na rutama u Egejskom moru (osim onih prema Kreti). Na strani ponude, us-

luge još uvijek pružaju uglavnom isti brodari, što ukazuje na ograničenost tržišnog natjecanja. U suštini, samo cjelogodišnji ciklus pružanja usluge osigurava stabilnost tržišta i, iako je za očekivati da će to stvoriti monopolističke prakse na održivim rutama, u praksi je tržište toliko nestabilno i nasilno da se dosad nije javio ni jedan dominantni monopol. Ipak, zbog nužnih kapitalnih izdataka, čini se da veći brodari posluju gotovo u klasičnom oligopolu.

Usmjeravanje Grčke prema liberalnijem okviru podudara se s negativnim kretanjem na tržištu — smanjenje turizma, velika pomorska nesreća (Express Samina uz obale otoka Parosa, rujan 2001.), pad na Atenskoj burzi, povećanje cijena nafte i opća "slabost" prouzrokovana dot-com krizom. Možda je liberalizacija došla baš na vrijeme kako bi ublažila te šokove.

Veliki broj tržišnih stručnjaka i tržišnih igrača vjeruje da propisi trebaju ići još dalje kako bi se uklonila preostala ograničenja koja države nameću vezano za ulazak na tržište. Zapravo, mnogi problemi ostaju upravo zato što je liberalizacija provedena polovično, budući da ju provodi administracija koja još uvijek razmišlja na stari način.

S druge strane, stajališta zainteresiranih potvrđuju da liberalizacija tržišta krstarenja nije ispunila očekivano jačanje i razvoj europskog (i grčkog) krizing sektora, iako je Europa (a posebice Grčka) postala još atraktivnija krizing destinacija. Snažna predstavništva, uglavnom radnika, zahtijevaju ponovno uspostavljanje ograničenja kabotaže jer smatraju da su liberalizacijom najviše profitirali strana društva za krstarenje, kojima se otvara mogućnost raditi u Grčkoj nauštrb grčkih radnih mjesta i grčkog gospodarstva.

Sužavanje grčkog tržišta nije rezultat jednog čimbenika nego složen proces koji se pripisuje novom režimu, problemu prilagodbe poduzetnika i intenziviranju konkurencije. Ova činjenica posljedično utječe na nacionalni registar i na broj grčkih pomoraca. Uredba Europske unije nije ostvarila očekivane učinke u slučaju Grčke i to nije posljedica pogreške u Uredbi, nego neuspjeha grčke vlade u postupku implementacije. To se uočava na prvi pogled usporedbom rezultata razvoja tržišta krstarenja u drugim europskim mediteranskim zemljama, poput Španjolske i Italije.

Što se tiče nedavnih kabotažnih reformi (2010. i 2012.) koje se odnose na kruzere zastava država koje nisu članice EU-a, većina ispitanika smatra da se kreću u pravom smjeru, ali u pogrešnom okviru.

Imajući uvid samo na utjecaj, a ne i na stvarne podatke, zaključujemo da bi "bezuvjetna" liberalizacija, bez procjene potencijalnih utjecaja i praćenja procesa, mogla dovesti do kontra efekta. To se dogodilo i u slučaju tržišta trajektnog prijevoza, na kojem je liberalizacija uzrokovala smanjenje broja poslujućih društava, što je dovelo do veće koncentriranosti tržišta, povećanja cijena i nedostatka novih sudionika na tržištu.

Eric Louette



Odjel za promet Ministarstva za ekološku i solidarnu tranziciju, (Francuska)

Eric Louette savjetnik je za teret i logistiku; koordinator projekta prijevoza robe i logistike u radnoj skupini za inteligentni transport u francuskom Odjelu za promet Ministarstva za ekološku i solidarnu tranziciju.

Jedan od projekata na kojem danas radi jest razvijanje sustava za interoperabilne i multimodalne telematičke sustave koji se primjenjuju na upravljanje teretom i flotama, ali i na drugim područjima francuskih i europskih pitanja: mogućnost pronalaženja, praćenje i pronalaženje satelitskim sustavima; ovrha; zaštita i sigurnost; ugrađeni alati za kamione; digitalizirana i standardizirana rješenja za transport: e-dokumenti i procedure. Također, uključen je u programe Europske unije: e-Freight, praćenje i pronalaženje vozila i tereta (CORE, AEOLIX), urbane isporuke robe, Forum za digitalni transport i logistiku.

U okviru međunarodnih razmjena prisutan je na godišnjim međunarodnim i europskim ITS svjetskim kongresima od 2003. (Madrid) do 2016. (Melbourne) i od Budimpešte (2004.) do Strasbourga (2016.), sudjeluje na seminarima za digitalizirani međunarodni lanac opskrbe (Quito, Taifi, Kuala-Lumpur, Hong-Kong, Kyoto, Shenzhen) i forumima za implementaciju ICT u transportnim i logističkim sektorima (Lille, Batna — Alžir, Sousse — Tunis, Ryad — Saudijska Arabija, ...).

Prethodno relevantno iskustvo

Elektroničko prepoznavanje vozila (*Electronic Vehicle Identification* — EVI), ERTICO — oznake za identifikaciju vozila, GEOFENCE-MD (Great Lyon, Renault Trucks) za urbane isporuke opasnih tvari i TEMPO-ARTS (napredni cestovni promet na jugozapadu) euro-regionalni program za praćenje i pronalaženje opasnih tereta (DG) i živih životinja; MITRA (STREP Europske komisije o upravljanju rizicima opasnih tereta), MADAMA (sustav upravljanja rizicima transporta opasnih tereta u mediteranskom području — 2006. — 2007.), SCUTUM (GNSS sustav praćenja i pronalaženja u Italiji, Austriji i Francuskoj — 2011.), u suradnji s *Centre d'Etudes Techniques du Sud Ouest* (CETE SO); savjetnik u radionici telematike UNE-

CE—vog zajedničkog sastanka za regulaciju prijevoza opasnih tereta i UNCEFACT; PREDIT WP04 (teret i logistika), polovi konkurentnosti i klastera: ekspertize prijedloga za poboljšanje multimodalnih, učinkovitih i CO2-prihvatljivih prijevoza; Ugrađeni sustavi u kamionima: studija o povratu ulaganja za male i srednje prijevoznike tvrtke (2008.); ASEAL (Savez Azije i Europe): program bez papira za opskrbni lanac i olakšavanje razmjene između svih javnih i privatnih operatera: posebice na koridoru Francuska — Kina. E-FREIGHT: Europski program za dokumente bez papira (tovarni list) i jedinstveno sučelje sljedeće generacije; CORE (*Consistently Optimised REsilient Secure Global Supply-Chains* — dosljedno optimiziran elastičan i siguran globalni lanac nabave) FP7 projekt (2014. — 2018.). DTLF (Digitalni transportni i logistički forum) Program EC / DG—MOVE 2015. — 2018.

Istodobno sudjeluje u programu obuke za škole građevinarstva (ECE Paris, ENTPE Lyon, CNAM, *Ecole Centrale de Lille*, ESC Clermont i Rouen) te podučava TIC i ekonomiku transporta na Sveučilištu Pariz 12, kao što je to radio na više sveučilišta i istraživačkih tijela zapadne i srednje subsaharske Afrike, od 1980. do 1993. godine.

Eric Louette je završio poslijediplomske studije iz međunarodnog prava (*Institut du Droit des Affaires*, Aix-en-Provence), upravljanja projektima (Bordeaux 1) i ekonomike transporta (Lyon 2).

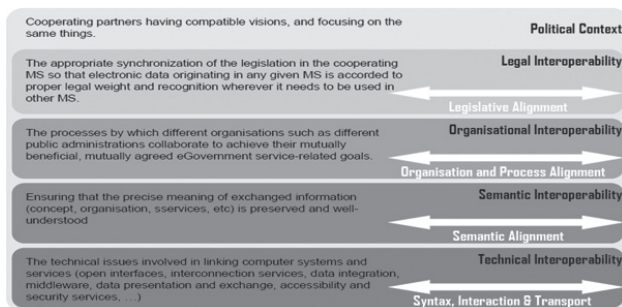
Forum za digitalni promet i logistiku: program za digitalnu transparentnost i interoperabilnost

I — Inicijativa Europske komisije

Forum je savjetodavno tijelo koje okuplja dionike u multimodalnom okruženju radi postizanja zajedničkog stajališta u odnosu na digitalni transport i logistiku u općem kontekstu Jedinstvenog digitalnog tržišta te radi identifikacije inicijativa i konkretnih preporuka za relevantne europske politike i zakonodavstvo. Forum traje tri godine i okuplja dionike na europskoj i međunarodnoj razini. Uz plenarno zasjedanje, Forum obrađuje posebne teme u obliku radnih skupina u okviru četiri trenutno identificirana izazova digitalizacije.

Forum je platforma za koordinaciju i suradnju među dionicima (operatori, pružatelji logističkih usluga, javna tijela, vlasnici robe, pružatelji tehnologije) s intermodalnom i intersektorskom perspektivom koja pruža ekspertizu i izlaže zahtjeve korisnika u vezi daljnje digitalizacije transporta i logistike te po mogućnosti pomaže u pripremi/implementaciji zakonodavstva EU-a.

1.1 Interoperabilnost sustava i standarda (uključujući strukturu upravljanja) — za aktivno povezivanje svih aktera



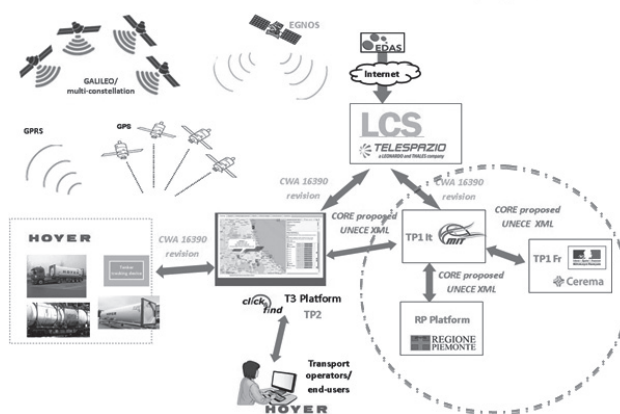
1.2 Prihvatanje elektroničkih dokumenata — za sve javne i privatne aktere na tržištu;



1.3 Pametno korištenje dostupnih elektroničkih podataka kako bi se stvorila dodana vrijednost za gospodarstvo EU-a — planiranje prilagođeno podacima u stvarnom vremenu; dopuštanje privatnim akterima da koriste javne podatke; upravljanje, dijeljenje, iskorištavanje podataka i novi modeli poslovanja i usluga dodane vrijednosti; razvoj zajedničkih sustava podatkovnih platformi;

Key Partners	Key Activities	Value Propositions	Customer Relationships	Customer Segments
<ul style="list-style-type: none"> logistics service provider Platform provider Infrastructure provider Administration / Public Authority European Commission Shippers / Buyers Financial Service Providers (i.e. Banks) 	<p>data exchange for the Supply chain</p> <p>Key Resources</p> <ul style="list-style-type: none"> Standard heavy goods vehicle Standard palletised goods Standard type of data format exchange Standard unified use of the commodity codes 	<p>Harmonised seamless and interoperable service across borders</p> <ul style="list-style-type: none"> Limit congestion, pollution and GHG emissions Improve the infrastructure capacity utilization Improve end-end visibility in the supply chain /door to door cargo transport utilization Improve truck and container load factors Increase in public and private market collaboration 	<ul style="list-style-type: none"> PPP Service level agreements EC Directive <p>Channels</p> <p>To common destinations</p>	<p>Own factories or distributions centres</p>
<p>Cost Structure</p> <p>the data would be available for free by Public Authorities filtering, forwarding, storing, and processing the data would involve real costs).</p> <p>KPI's for safety, efficiency and service are met for all stakeholders</p>		<p>Revenue Streams</p> <p>Subscription service model</p> <p>Risk sharing schemes</p>		

1.4 Pouzdano okruženje — kibernetička sigurnost, povjerljiva treća strana (TTP, trusted third party) i e-Potpis;



Ustrojstvo CORE (F57 EC) WP16 praćenja (Tracking&Tracing) prijevoza opasnog tereta

II — Glavne stavke

2.1. e-Dokumenti: potreban je napredak kako bi se omogućilo korištenje prijevoznih dokumenata: u nekim zemljama, pojedini propisi na nacionalnoj razini priječe korištenje elektroničkih prijevoznih dokumenata. Francuska je pristupila e-CMR protokolu u studenom 2016. Nadalje, ponovno korištenje već podnesenih informacija omogućuje djelotvornost i smanjuje troškove. Primjerice, u slučaju prijevoza morem, zahvaljujući eManifestu, brod prilikom ulaska u EU pružit će informacije samo jednom; te informacije će se ponovno koristiti od luke do luke, po potrebi;

2.2. Velike podatkovne platforme u oblaku i nove mogućnosti: Velike količine podataka se stvaraju u postojećim sustavima (big data — strukturirani i nestrukturirani podaci). Velik je potencijal i nužna potreba za širim korištenjem tih podataka u logističkom lancu, u kombinaciji sa sigurnosnim alatima (zaštita podataka, kibernetička sigurnost itd.), adekvatnim upravljanjem podacima, modelima poslovanja (npr. pri dijeljenju podataka ili sredstava), kontrolom transparentnosti i cjelovitosti. To omogućuje opskrbu krajnjih korisnika detaljnim informacijama, unapređenje procesa u stvarnom vremenu odnosno unapređuje predvidivost prijevoznih operacija. Sve ovo su teme koje bi Forum trebao razmotriti;

2.3. Internet stvari: Do 2020. godine oko 50 milijar-



di uređaja će biti povezano brzim internetom, ne samo mobilni telefoni. Primjerice, bolje iskorištavanje digitalnih tehnologija može omogućiti lučkim vlastima povećanje kapaciteta bez povećanja prostora. Drugi primjer bila bi stvarna inovacija koja bi se postigla putem prekogranične pretrage i praćenja (*tracking&tracing*). I dok je praćenje (*track&trace*) predmeta stari alat na nacionalnoj razini, ono bi zaista bilo inovacija za poslove na prekograničnoj razini. Digitalne tehnologije se brzo razvijaju. Prema tome, važno je razmišljati o tome tko je u "iznenađujućem susjedstvu" — koje organizacije iz vanjskog sektora mogu postati konkurencija, što bi se moglo dogoditi u, primjerice, automobilskej industriji;

2.4. Sustav jedinstvenog sučelja (*single window*): Veliki izazov dijeljenju podataka predstavljaju aktivnosti na razinama *business to government* (B2G) i *government to government* (G2G): sudionici Foruma smatraju da državne administracije nedovoljno dijele podatke te da manjka djelotvornosti u isporuci. Vlade su pozvane da potiču korištenje sustava jedinstvenog sučelja.

2.5. Pilot projekti na TEN-T koridoru: Pilot projekti su potrebni kako bi pokazali potencijalne koristi digitalnog prijevoza. TEN-T koridori mogli bi predstavljati odgovarajući okvir na kojem bi takvi pilot projekti mogli biti implementirani i koordinirani. Na kraju, razmatraju se socijalni aspekti digitalizacije jer treba uzeti u obzir da ona ima učinke i na društvo. Prihvaćanjem digitalnih tehnologija moglo bi ponestati potrebe za nekim vrstama poslova, dok bi se drugi mogli stvoriti zahvaljujući razvoju novih usluga dodane vrijednosti. Osim toga, bit će potrebna ulaganja i u ljudski kapital kako bi se osiguralo da radna snaga ima potrebna znanja i vještine.

III — Zaključak

U postojećoj situaciji postoje standardi koji vode do zatvorenih sustava zbog različite implementacije, dok je s druge strane teško usporediti ili proširiti postojeće platforme i infrastrukture koje pripadaju različitim subjektima u sustavu.

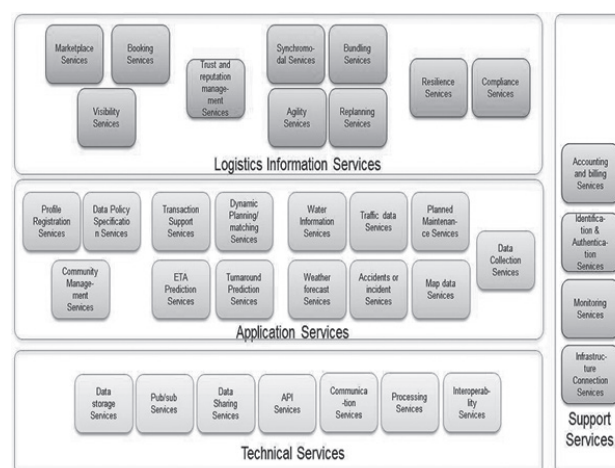
Cilj modela integriranih sustava jest podržati inovativnost u interoperabilnosti i stvoriti otvorenu infrastrukturu za kontrolirano dijeljenje podataka između pružatelja logističkih usluga i njihovih klijenata, udovoljavajući pritom zahtjevima nadležnih tijela.

Model integriranih sustava temeljio bi se na ponovnom korištenju postojećih (otvorenih ili *de-facto*) standarda te raspoloživih platformi i njihove funkcionalnosti, i bio bi tehnološki samostalan, što bi omogućilo ugradnju specifičnih rješenja, primjerice *blockchain* tehnologije. Takav pristup bi zadovoljio poslovne potrebe omogućujući standardizirane usluge koje povećavaju tržišni potencijal dobavljača i sprečavaju nastanak ovisnosti korisnika o pojedinom prodavatelju.

Konceptualni interoperabilni pristup uveden je u odnosu na protok interakcija između kupaca i pružatelja usluga (shema transakcija) na temelju minimalnih skupova podataka. Konceptualna interoperabilnost, temeljena na poslovnim procesima, omogućila bi kontrolirano dijeljenje

podataka za potrebe poslovanja između bilo koje dvije strane.

Opći koncept za uobičajenu platformu:



Popis literature:

- [1] European Commission — DG—Move — Digitised Transport & Logistics Forum — 2016/17
- [2] 29th Forum UN/CEFACT — UNECE (Geneva) 27–31 March 2017
- [3] E. Louette, Presentations for the SIS at the ITS worldcongress 2016 Melbourne, the UN/CEFACT 29th Forum and the SITL (Paris March 2017)
- [4] S. Eckartz, W. J. Hofman, and A. F. v. Veenstra, "A decision model for data sharing," presented at the Electronic Government (EGOV), Dublin, 2014.
- [5] B. Klievink, E. Van Stijn, D. Hesketh, H. Aldewereld, S. Overbeek, F. Heijmann, et al., "Enhancing Visibility in International Supply Chains: The Data Pipeline Concept", *International Journal of Electronic Government Research*, vol. 8, pp. 14–33, 2012.



pravni zastupnik, ACI d.d., (Hrvatska)

Rođena je u Rijeci 1982. godine. 2006. godine diplomirala je na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Rijeci. Nakon diplome, narednih sedam godina radila je u odvjetničkom uredu gdje je iskusila rad u svim granama prava. Pravosudni ispit položila je 2009. godine te je iste godine imenovana stalnim sudskim tumačem za engleski jezik. Od 2013. godine do danas radi u ACI d.d. na mjestu pravnog zastupnika, u kojem radu posebno mjesto zauzima problematika s kojom se društvo susreće po pitanju pomorskog dobra i sustava koncesija. Paralelno s radom u ACI d.d., na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu upisala je Poslijediplomski specijalistički studij iz prava društava i trgovačkog prava, a potom i Doktorski studij iz pravnih znanosti, u sklopu kojeg trenutno piše doktorski rad na temu „Imovinskopravna problematika (ne) upisa pomorskog dobra u zemljišne knjige“.

Izgradnja građevina i drugih objekata infrastrukture u lukama nautičkog turizma

Izgradnju građevina i drugih objekata infrastrukture na pomorskom dobru, s obzirom na njegovu pravnu prirodu kao općeg dobra, moguće je ostvariti samo kroz režim koncesije. Zakon o gradnji, osim ugovora o koncesiji ne predviđa drugi modus dokazivanja pravnog interesa za izdavanje građevinske dozvole za nekretninu na kojoj nije moguće stjecanje stvarnih prava. Stoga, potencijalni investitor pravni interes dokazuje ugovorom o koncesiji za gospodarsko korištenje pomorskog dobra ili ugovorom o koncesiji za posebnu uporabu pomorskog dobra.

Koncesija se zakonom izrijeком određuje kao pravo koje se stječe ugovorom, a sam sadržaj tog instituta, sa aspekta luka nautičkog turizma, predviđa korištenje pomorskog dobra s korištenjem postojećih ili izgradnjom novih infrastrukturnih i suprastrukturnih objekata. Zakon o prostornom uređenju pod pojmom infrastrukture podrazumijeva komunalne, prometne, energetske, vodne, pomorske, komunikacijske, elektroničke komunikacijske i druge građevine namijenjene gospodarenju drugim vrstama stvorenih i prirodnih dobara. Luke nautičkog turizma, iako u svojoj osnovi egzistiraju u simbiozi s pojedinom mikrolokacijom, po normativnom određenju u građevinskom i funkcionalnom pogledu čine cjelinu, što znači da se s građevinskog aspekta imaju promatrati kao jedinstvena građevina.

Pitanje izgradnje pojedinih građevina i objekata infrastrukture unutar koncesijskog obuhvata luke nautičkog turizma javlja se u pravilu u slučaju izgradnje nove luke nautičkog turizma ili u slučaju cjelovite rekonstrukcije luke nautičkog turizma kao potrebe koja se javlja za trajanja koncesije uslijed dotrajalosti postojeće suprastrukture i infrastrukture odnosno potrebe za povećanjem postojećih kapaciteta. Na pitanje opravdanosti takve investicije odgovor mora dati studija gospodarske opravdanosti, čiji sadržaj, opet, ovisi o vrsti zahvata. Neovisno da li je riječ o izgradnji nove ili rekonstrukciji postojeće luke nautičkog turizma, koncesionaru najčešće predstoji dugotrajni postupak ishođenja dozvola kako bi se moglo pristupiti gradnji. Posebno mjesto u dokumentaciji koja se ima pribaviti prethodno pristupanju gradnji svakako pripada pisanoj suglasnosti davatelja koncesije. Uzevši u obzir zakonodavne promjene u području regulacije gradnje u posljednjih nekoliko godina, postavlja se pitanje hoće li biti dostatno zatražiti tu suglasnost već temeljem idejnog projekta kao podloge za izdavanje lokacijske dozvole ili pak glavnog projekta, kao podloge za dobivanje građevinske dozvole. Pri razmatranju pitanja izgradnje građevina i drugih objekata infrastrukture u lukama nautičkog turizma, pažnju treba posvetiti i činjenici da je izgradnja pojedinih građevina i objekata infrastrukture, a posebice vodovodne, kanalizacijske i energetske mreže, zakonom izrijeком navedena kao jedna od vrsta posebne uporabe pomorskog dobra, za koju se dodjeljuje koncesija, u postupku koji se razlikuje od postupka koji se vodi za koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra. Stoga se postavlja pitanje je li koncesionar luke nautičkog turizma ovlašten izvoditi radove koji spadaju u izgradnju građevina i objekata infrastrukture i to vodovodne, kanalizacijske i energetske

mreže i pod kojim uvjetima.

S obzirom na postojeće uređenje koncesijskog odnosa u Zakonu o koncesijama, Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama te podzakonskim propisima, promišljaju se mogući modeli kroz koje bi se u izgradnju građevina i objekata vodovodne i energetske mreže mogle uključiti treće osobe izvan koncesijskog odnosa. Razmatra se model promjene granica koncesije kao varijante za omogućavanje davanja koncesije za posebnu uporabu pomorskog dobra trećim osobama u cilju zadovoljenja potrebnih infrastrukturnih uvjeta. Posebno se analizira moguća primjena modela potkoncesije kao jednog od normativnih rješenja prijenosa vršenja određenih prava i obveza koja pripadaju koncesionaru iz koncesije na treću osobu te se razrađuje bitan sadržaj takvog ugovora uslijed nedostatka detaljnijeg uređenja navedenog instituta.

Mr. sc. Maja Markovčić Kostelac



Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture RH, (Hrvatska)

Mr. sc. Maja Markovčić Kostelac Državna je tajnica za more u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture RH. Rođena je 1966. godine u Zagrebu. Diplomirala je na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu 1990. godine. Magistrirala je 2008. godine na Poslijediplomskom studiju pomorskog prava i prava mora na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Splitu obranivši radnju na temu Primjena Međunarodne konvencije o balastnim vodama, 2004. u zatvorenim i poluzatvorenim morima s posebnim osvrtom na Jadran. Od 1990. do 1993. godine bila je zaposlena u Skupštini grada Zagreba na poslovima međunarodne suradnje i protokola, potom je od 1993. do 2014. godine radila u Ministarstvu nadležnom za poslove pomorstva na različitim poslovima kao savjetnica, načelnica Odjela za međunarodne i pravne poslove, načelnica Odjela za sigurnost plovidbe, v.d. ravnateljice Uprave pomorstva i načelnica Sektora za pomorsku plovidbu, međunarodne i pravne poslove. Od 2014. do 2016. godine ravnateljica je Udruge hrvatskih poslodavaca brodara u međunarodnoj plovidbi Mare Nostrum gdje radi na promicanju interesa hrvatskih brodara i razvoja pomorstva uopće.

Sudjelovala je kao članica ili voditeljica hrvatskog izaslanstva na brojnim diplomatskim konferencijama, na sjednicama odbora Međunarodne pomorske organizacije i Međunarodne organizacije rada, bila je supredsjedatelj Konferencije država stranaka UNCLOS Konvencije, sudjelovala je u pripremi i pregovorima radi zaključivanja dvostranih međunarodnih ugovora u području pomorstva te je sudjelovala u pregovorima radi pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji u području pomorstva (Poglavlje 14 i Poglavlje 21). Radila je na izradi gotovo cjelokupnog hrvatskog pomorskog zakonodavstva, a posebno Pomorskog zakonika, Zakona o lukama i pomorskom dobru, Zakona o sigurnosnoj zaštiti brodova i luka te nizu podzakonskih propisa te zakona o ratifikaciji međunarodnih konvencija u području pomorstva. Članica je Hrvatskog



društva za pomorsko pravo te Znanstvenog vijeća za pomorstvo HAZU. Nacionalni je koordinator projekta GLOBALLAST za Hrvatsku, a sudjelovala je kao ekspert i u više međunarodnih projekata u području pomorstva. Predavala je na Odjelu za pomorstvo Sveučilišta u Zadru, na Pravnom fakultetu u Zagrebu i Pomorskom fakultetu u Rijeci. Predavala je i na Međunarodnoj pomorskoj akademiji u Genovi i Malmöu te je bila predavač/izlagatelj na više stručnih i znanstvenih skupova u zemlji i inozemstvu. Objavila je više stručnih i znanstvenih radova iz područja međunarodnog pomorskog prava, sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša u domaćim i međunarodnim publikacijama.

Alternativna goriva u pomorskom prometu: Pogled iz Hrvatske

U članku se daje pregled hrvatskog zakonodavnog okvira kojim se regulira područje alternativnih goriva u prometu i prenosi Direktiva EU-a o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (tzv. AFI direktiva). Zakonodavni okvir u pitanju sastoji se od dva dijela: Zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva, usvojen u prosincu 2016., i njegovog podzakonskog akta: Vladine Odluke o usvajanju Nacionalnog okvira politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu (NPF), usvojene u travnju 2017. godine.

Kako je politika alternativnih goriva izvrstan primjer međusektorske politike, pri čemu glavna zapreka može biti fragmentiranje planiranja politike na horizontalni i vertikalni faktor, članak se usredotočuje na nacionalni sustav koordinacije za planiranje i provedbu politika postavljen Zakonom i dalje razrađen NPF-om.

Članak / prezentacija također uzima u obzir hrvatske minimalne infrastrukturne ciljeve za transport električne energije i tekućeg i komprimiranog prirodnog plina (LNG i CNG) kako su definirani u NPF-u. Pregled ciljeva pokazat će kako je proces određivanja ciljeva bio uvjetovan orijentacijom Hrvatske prema pomorstvu i turizmu. Hrvatski početni ciljevi za minimalnu LNG infrastrukturu u morskim lukama te za cestovnu infrastrukturu za e-vozila ambiciozniji su od ciljeva Transeuropske osnovne mreže postavljene u AFI direktivi. Širenje morskih LNG infrastrukturnih ciljeva izvan Transeuropske osnovne mreže bilo je rezultat prepoznavanja potencijala infrastrukture alternativnih goriva za daljnji razvoj hrvatskih luka u dekarbonizaciji hrvatskih pomorskih obalnih usluga. Planirano pokrivanje dijelova mreže autocesta izvan Transeuropske osnovne mreže punjačima punog napajanja za e-vozila djelomično se temelji na procijenjenoj potražnji za e-punjenjem od strane turista.

Konačno, planiranje infrastrukture alternativnih goriva je težak zadatak koji se temelji na neizvjesnosti potražnje tržišta, budućih cijena energije i tehnologiji koja se još uvijek razvija. Stoga je Zakon o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva i NPF predvidio kontinuiranu reviziju ciljeva i mjera svake tri godine, temeljem novih informacija o razvoju tržišta. Prva prilika da se revidiraju ciljevi pomorskog prometa bit će prihvaćanje strategije linijskog pomorskog prometa, što je planirano najkasnije 2019. godine.

Frans van Zoelen



Lučka uprava Rotterdam (Nizozemska)

Frans van Zoelen direktor je Pravnog sektora Lučke uprave Rotterdam i pravni savjetnik u Međunarodnoj udruzi luka (www.iaphworldports.org). Predsjeda pravnim odborom Međunarodne udruge luka i član je mreže pravnih savjetnika Europske organizacije pomorskih luka (ESPO) (www.espo.be). Također, predsjedava Nizozemskom pravnom mrežom za utovar i prijevoz (www.nvzv.nl). Diplomirao je na Sveučilištu Erasmus u Rotterdamu, stekavši magistarsku diplomu građanskog i javnog prava, a dodatno se specijalizirao u pravu nekretnina, pravu društava, pravu tržišnog natjecanja i pomorskom pravu. Stekavši i magistarsku diplomu u javnom upravljanju na *Nederlandse School voor Openbaar Bestuur*, Frans van Zoelen razvio je jak interes za pitanja odnosa javnog i privatnog sektora, što je od iznimne važnosti za snalaženje u kompleksnom lučkom i industrijskom okruženju.

Frans van Zoelen živi u Rotterdamu u Nizozemskoj sa suprugom i sinom.

Uredba o lučkim uslugama i financijskoj transparentnosti i ostali nužni alati za pravnog savjetnika u luci

Prezentacija će se fokusirati na upravljanje pravnim odjelom jedne europske luke koja se temelji na *landlord* modelu upravljanja lukom. Razmotrit će se pravna područja relevantna za upravljanje i rukovođenje morskom lukom. Osim toga, posvetit će se pozornost funkcionalnim područjima znanja koja pravni savjetnik u luci treba razumjeti da bi bio učinkovit. Ključna područja u ovom kontekstu su znanje o financijama koje omogućuje bavljenje pravom tržišnog natjecanja, poznavanje svijeta logistike u pojedinim lukama, stivadorskih i pomorskih kompanija, razumijevanje razlika između globalno iniciranih propisa (IMO) i propisa Europske unije, te funkcionalnosti organizacija kao što su Europska udruga morskih luka (ESPO) i Međunarodno udruženje luka i pristaništa (IAPH).

Nadalje, razmotrit će se i strategije kao što su jačanje pravnog kapaciteta na središnjoj razini ili na nižim razinama organizacije ili oboje, te uravnoteženje interne i vanjske pravne potpore.

Konačno, dotaknut će se pitanja kako održati značaj pravnog odjela — sada i u budućnosti.

Ako vrijeme dozvoli, volio bih zaključiti razmatranjem o Uredbi o lučkim uslugama i transparentnosti.



PANEL



OSIGURANJE TRANSPORTNIH RIZIKA U HRVATSKOJ: VJETROVI PROMJENA?

Članstvo Hrvatske u EU i s time povezana liberalizacija tržišta usluga osiguranja, ali i transporta, izazvalo je val promjena u osiguranju transportnih rizika koji nas danas suočavaju s novim pitanjima i izazovima. Ulazak na jedinstveno tržište znači i potpuno nova pravila i institute transportnog prava koje osiguratelji trebaju pretočiti u nove osigurateljne proizvode, odnosno prilagoditi postojeće uvjete osiguranja za svoje osiguranike iz industrije prijevoza. Takav zahtjev povlači za sobom viziju ulaganja i unaprijeđenja sektora osiguranja transporta unutar više osiguravajućih društava aktivnih u ovom segmentu tržišta, koje pak zauzima tek marginalnu poziciju na cjelokupnom tržištu osiguranja obzirom na bruto zaračunatu premiju i ostale parametre. Ulazak novih osiguravajućih društava u ovaj segment tržišta nakon liberalizacije i ulaska Hrvatske u EU zaoštrio je tržišnu utakmicu u ovom sektoru i otvorio pitanja o kojima dosad nije bilo mnogo diskusije. U situaciji u kojoj licenca za obavljanje djelatnosti na jedinstvenom tržištu i ostali vitalni uvjeti poslovanja za prijevoznika ovise, između ostalog, i o adekvatnom osigurateljnom pokriću, postavlja se pitanje što za prijevoznike danas znači (domaći) osiguratelj? Kakva se usluga očekuje i koliko su domaći osiguratelji voljni investirati u razvoj ovog segmenta svog poslovanja, tradicionalno percipiranog kao visoko specijaliziranog i stručno zahtjevnog, ali ne i posebno lukrativnog? Hoće li strani osiguratelji s dugom tradicijom osiguranja transporta preuzeti domaće tržište i hoće li to značiti ujedno bolju uslugu za domaću industriju transporta? Treba li nam cjeloživotno obrazovanje kadrova u području osiguranja transporta? O ovim i drugim pitanjima raspravljati će ugledni stručnjaci s dugogodišnjim iskustvom rada u domaćoj i stranoj industriji osiguranja, ali i cestovnog i zračnog prijevoza, uz moderiranje g. Danka Družijanića s Hrvatske radiotelevizije.

Sudionici panela

Hrvoje Pauković

Hrvatski ured za osiguranje (HUO)

Hrvoje Pauković je od 2007. godine direktor Hrvatskog ureda za osiguranje. Nakon što je diplomirao na Pravnom fakultetu u Rijeci, gdje je stekao i zvanje magistra pravnih znanosti na poslijediplomskom studiju „Pravo međunarodne trgovine, prometa i osiguranja“, započeo je karijeru kao odvjetnički vježbenik. Osigurateljnu karijeru započeo je 2001. godine u najvećem hrvatskom osiguravajućem društvu Croatia osiguranje d.d., a 2004. godine imenovan je direktorom Sektora za pravne, kadrovske i opće poslove. Položio je pravosudni ispit, stekao kvalifikaciju ovlaštenog posrednika u trgovini vrijednosnim papirima (broker), a završio je i usavršavanje na području osiguranja na *School of Insurance* Sveučilišta *St. John's* u New Yorku, SAD. Gostujući je predavač na Pravnom fakultetu u Zagrebu i Rijeci i predavač na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Član je Izvršnog odbora Europskog udruženja osiguratelja i reosiguratelja (*Insurance Europe*), potpredsjednik Savjeta ureda u razdoblju 2014. — 2017. godine i član Upravnog odbora Europskog instituta za prometno pravo (IETL). Član je Izvršnog odbora Hrvatske udruge poslodavaca, Udruge financijskog poslovanja te Radne skupine za provedbu i praćenje Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa (Ministarstvo unutarnjih poslova RH). Predsjednik je Hrvatske udruge za pravo osiguranja, nacionalne podružnice *AIDA International*.

Maja Bosnić Tabain

Croatia osiguranje d.d.

Maja Bosnić Tabain, direktorica je Službe za obradu šteta plovila, avijacije, transporta i kredita u Croatia osiguranju d.d. Diplomirala je 2004. godine na Pravnom fakultetu u Zagrebu. Pravosudni ispit položila je 2007. godine. Od 2004. do 2008. godine radila je u odvjetničkom uredu Dijane Vojković u Zagrebu. Članica je Hrvatskog društva za pomorsko pravo i Hrvatske udruge za pravo osiguranja. 2013. stručno se usavršavala u Londonu, kod *UK P&I* kluba, brokerske kuće *Lockton* te odvjetničkog društva *Hill Dickinson LLP*. 2017. godine pohađala je *Residential Training Course* u organizaciji kluba *NORTH of ENGLAND*.

Margita Selan Voglar

Zavarovalnica Triglav d.d.

Margita Selan Voglar diplomirala je na Pravnom fakultetu u Ljubljani 1991. godine kada počinje raditi u Zavarovalnici Triglav d.d., u Odjelu transportnih i kreditnih osiguranja, na transportnim osiguranjima. Od 1999. godine zaposlena je kao direktor Odjela za transportna osiguranja gdje je odgovorna za razvoj novih proizvoda, *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. Surađuje s Obrtničkom i Gospodarskom komorom. Suautor je knjige Konvencija CMR — konvencija o pogodbi za međunarodni cestovni prijevoz tereta s komentarom.

Branka Sremac

Croatia Airlines d.d.

Branka Sremac direktorica je Sektora pravnih poslova i upravljanja ljudskim resursima u društvu Croatia Airlines d.d. u kojem je zaposlena od 1994. godine. Sektor pokriva nekoliko poslovnih procesa koji uključuju zastupanje i statusne stvari, provjeru ugovora, osiguranje flote i popratnih rizika, radne odnose i zapošljavanje, te opće poslove. Stekla je iznimno iskustvo u radu u međunarodnom okruženju, sa stranim kompanijama, odvjetničkim društvima, bankama, osiguravateljima i brokerima osiguranja. Branka je 1992. godine diplomirala na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu, a 1997. godine položila je pravosudni ispit. Od 1994. do 2004. pohađala je niz edukacija u području zračnog osiguranja i zračnog prava: *Aircraft Financing*, Euromoney, London (2004.); *Aviation Insurance*, Willis, London (2001.); *Sustavi za upravljanje kvalitetom prema normi ISO 9000*, Oskar Centar za razvoj i kvalitetu d.o.o. (1998.); *International Air Law*, (IATA), Ženeva (1996.); *Aircraft Acquisition Contracts*, (IATA), Ženeva (1994.). Također, sudjelovala je i izlagala na mnogobrojnim domaćim i međunarodnim konferencijama u organizaciji Međunarodne udruge za zračni prijevoz (IATA), Međunarodnog udruženja za zračno pravo (EALA), i drugih. Aktivno se služi engleskim i francuskim jezikom.

Miho Klaić

FORTIUS d.o.o. za posredovanje u osiguranju i reosiguranju

Miho Klaić je utemeljitelj društva FORTIUS d.o.o. za posredovanje u osiguranju i reosiguranju te direktor društva od 2005. godine. FORTIUS d.o.o. posluje u Hrvatskoj, Bosni i Hercegovini i Sloveniji. Odgovoran je za organizaciju, planiranje, financije i kontroling svih organizacijskih i prodajnih aktivnosti društva te uspostavljanje strateških partnerstva s najvećim svjetskim brokerima u osiguranju. Zadužen je za odnose s ključnim klijentima i uvođenje posebno prilagođenih programa osiguranja za klijente temeljenih na inovativnim rješenjima. Ima više od 20 godina iskustva na području osiguranja i reosiguranja. Predsjednik je Udruženja posrednika u osiguranju pri Hrvatskoj gospodarskoj komori.

mr. sc. Anton Kolak

KOLTRANS d.o.o.

Anton Kolak završio je 1984. godine u Zagrebu studij prometa te stekao zvanje diplomiranog inženjera pro-

meta. Na Fakultetu za pomorstvo i saobraćaj u Rijeci stekao je 1992. godine zvanje magistra znanosti iz tehničke znanstvene oblasti, znanstvenog područja tehnologije prometa. Od 1985. zaposlen je u Hrvatskim željeznicama (HŽ). Od 1991. do 1994. godine radio je u privatnoj tvrtki Croatia kombi Zagreb kao prokurista. 1994. godine osniva svoju tvrtku KOLTRANS d.o.o. gdje je jedini vlasnik i direktor. Tvrtka se bavi prijevozom robe u međunarodnom i domaćem prijevozu. Bio je dugogodišnji predsjednik NO Udruge hrvatskih cestovnih prijevoznika. Član je i, već u trećem mandatu, tajnik ispitne komisije pri Hrvatskoj komori inženjera tehnologije prometa i transporta (HKIP) u strukovnom razredu inženjera cestovnog prometa. Aktivno se služi engleskim jezikom.

Moderator:

Danko Družijanić

Hrvatska Radiotelevizija — HRT





SAŽECI IZLAGANJA



Dr. sc. Slađana Aras Kramar

Dr. sc. Aleksandra Maganić

Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, (Hrvatska)

Neki aspekti pomorske arbitraže u hrvatskom, engleskom i njemačkom pravu

Cilj rada je prikazati te analizirati određene organizacijsko-kompetencijsko-funkcionalne aspekte pomorske arbitraže u hrvatskom, engleskom te njemačkom pravu, uzimajući u obzir i podatke o organiziranim i provedenim pomorskim arbitražama pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (dalje: SAS-HGK) u čijoj se organizaciji bilježe (doduše još uvijek skromno) pojedine pomorske arbitraže.

Raspravi o pomorskoj arbitraži u hrvatskom pravu pretihodit će analiza o organizacijsko-kompetencijsko-funkcionalnim aspektima pomorske arbitraže u engleskom te njemačkom pravu, posebice uzimajući u obzir pomorske arbitraže pri Londonskom udruženju pomorskih arbitara (dalje: LMAA) te Njemačkom udruženju pomorske arbitraže (dalje: GMAA). Izbor tih dvaju poredbenopravnih sustava uvjetovan je okolnošću što u njihovom okviru djeluju navedeni europski pomorskoarbitražni centri, ali i okolnošću što pomorske arbitraže pri LMAA-u prednjače u odnosu na ostale pomorskoarbitražne centre. Izbor njemačkog poredbenopravnog sustava uvjetovan je i povijesnim razlozima, odnosno snažnim utjecajem njemačkog prava i doktrine na hrvatsko pravo te doktrinu procesnog prava.

Razmatranje organizacijsko-kompetencijsko-funkcionalnih aspekata pomorske arbitraže u engleskom i njemačkom pravu slijedit će sustav koji su utvrdile autorice. Najprije će se raspraviti o pojmu te specifičnostima pomorske arbitraže u izabranim sustavima, kao i o izvorima arbitražnog prava. Potom će se razmotriti koji utjecaj ima ugovaranje pomorske arbitraže na nadležnost državnog suda u razmatranim sustavima.

U radu će se prikazati osnovne karakteristike pojedinih arbitražnih centara (LMAA, GMAA). Nakon prikaza pojedinih arbitražnih centara u poredbenopravnim sustavima, dat će se analiza osnovnih instituta arbitražnog postupka u pomorskim sporovima pri izabranim centrima, i to: arbitražnog sporazuma, arbitražnog suda (konstituiranje, sastav, prava i dužnosti arbitara), načela arbitražnog postupka, pokretanja arbitražnog postupka, posebnih (ubrzanih, pisanih, sumarnih) arbitražnih postupaka (s obzirom na vrijednost predmeta spora), dokaznog postupka, troškova arbitražnog postupka, pravorijeka, pravnih sredstava protiv pravorijeka te ovrhe (domaćeg) pravorijeka.

U zaključnom dijelu rada pokušat će se naznačiti tendencije konvergencije te divergencije poredbenopravnih sustava uključenih u analizu. Na temelju provedene poredbenopravne analize, kao i analize povijesnih izvora hrvatske pomorske arbitraže te (oskudne) prakse pokušat će se naznačiti projekcije *de lege ferenda* u cilju poticanja

razvoja prakse pomorske arbitraže u Hrvatskoj. Posebno će se razmotriti organizacijski aspekt, potreba uspostavljanja posebnog pomorskoarbitražnog centra SAS-HGK čije bi sjedište bilo izvan Zagreba, na jednoj od (po)morskih destinacija.

Dr. sc. Božena Bulum

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, (Hrvatska)

Zabranjeni sporazumi konkurenata o cijenama i njihove specifičnosti u slučaju marina u Republici Hrvatskoj

Sporazumijevanje konkurenata o budućim cijenama proizvoda ili usluga strogo je zabranjeno propisima prava tržišnog natjecanja. Osobito štetnima za tržišno natjecanje smatraju se horizontalni sporazumi o cijenama kojima se izravni konkurenti dogovaraju o cijenama jer sklapanje takvih sporazuma redovito dovodi do ukidanja tržišnog natjecanja na tržištu na koje se sporazum odnosi. Takvi sporazumi predstavljaju ograničenje tržišnog natjecanja po cilju, stoga nije potrebno utvrđivati njihove antikompetitivne učinke. Ograničenja tržišnog natjecanja prema cilju su ona ograničenja koja već po samoj svojoj prirodi imaju mogućnost ograničavanja tržišnog natjecanja. Ova se pretpostavka temelji na ozbiljnoj prirodi ograničenja te na iskustvu koje pokazuje da je vjerojatno da će ograničenja tržišnog natjecanja prema cilju proizvesti negativne učinke na tržištu. Sadržaj konkretnog sporazuma i njegovi objektivni ciljevi relevantni su pri ocjeni ima li taj sporazum za cilj ograničiti tržišno natjecanje. U slučaju horizontalnih sporazuma ograničenja tržišnog natjecanja prema cilju najčešće obuhvaćaju dogovaranje cijena, ograničenje količine proizvodnje i podjelu tržišta i kupaca te druge oblike protukonkurentskog postupanja na štetu drugih poduzetnika na tržištu i krajnjih potrošača. Takvi su sporazumi zabranjeni *per se*, bez obzira jesu li nastupili njihovi stvarni učinci na tržišno natjecanje. Iako se u pravu tržišnog natjecanja pojam sporazuma tumači ekstenzivno, a zabranjeni su ne samo izričiti sporazumi konkurenata o cijenama (karteli) već i oni prešutni, postojanje takvih sporazuma u praksi često je jako teško dokazati. Kako hrvatski propisi o zaštiti tržišnog natjecanja ne uključuju detaljne odredbe o razmjeni informacija i dogovaranju konkurenata, hrvatska Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja u takvim slučajevima koristi pravnu stečevinu Europske unije (dalje: Unija, EU) kao interpretativni instrument za primjenu hrvatskih propisa o zaštiti tržišnog natjecanja. Odluke Suda Europske unije (dalje: Sud EU) osobito su važan instrument za prevladavanje pravnih praznina te dvojbi u tumačenju hrvatskih propisa prava tržišnog natjecanja. U radu se analizira rješenje Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja (dalje: Agencija) kojim je utvrđeno postojanje zabranjenog sporazuma poduzetnika glede budućih cijena vezova u marinama na području Republi-



ke Hrvatske (predmet „Marine“) te odluke Visokog upravnog suda Republike Hrvatske i Agencije koje su uslijedile nakon toga. Razmatraju se sporna pitanja, činjenične i pravne prirode koja su se javila u tom predmetu, kao što su postojanje kartelnog sporazuma o cijenama između marina, utvrđivanje mjerodavnog tržišta, pružanje usluga nautičkog turizma u lukama otvorenim za javni promet i sportskim lukama, uloga Udruženja luka nautičkog turizma (marina), itd. Analiziraju se i relevantne odluke Suda EU i Općeg suda EU koje je Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja koristila kao interpretativni instrument u tumačenju hrvatskih propisa prava tržišnog natjecanja kao što su C-48/69 *ICI v Commission*, C-114/73 *Suiker Unie v Commission*, C-199/92 *Hüls AG v Commission*, C-8/08 *T-Mobile Netherlands BV and Others v Raad van bestuur van der Nederlandse Mededingingsautoriteit*, itd. te ranije donesene odluke Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja o horizontalnim sporazumima o cijenama kao što su *Autobusni promet d.d. Varaždin i dr. („Kartel autobusnih prijevoznika“)*, *Biserka-ST d.o.o., Auto škola Centar d.o.o. i dr. („Autoškole u Splitu“)*, *Hrvatski centar za razminiranje protiv AKD-Mungos d.o.o. i dr. („Razminirači“)*, *Europapress Holding d.o.o. i NCL Media Grupa d.o.o. („EPH i NCL Media Grupa“)*, *Tehnoplast d.o.o. i dr. („Upravitelji zgrada iz Splita“)*, *Birdom d.o.o. i dr. („Trgovci uredskim materijalom“)* i dr. Krajnji cilj ovog rada je osigurati kritičku ocjenu odluka Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja i Visokog upravnog suda Republike Hrvatske donesenih u predmetu „Marine“ te hrvatskih propisa primijenjenih u tim odlukama.

Prof. dr. sc. Pedro Callol

Odvjetničko društvo Callol, Coca and Asociados, (Španjolska)

Tužbe zbog povrede tržišnog natjecanja prema EU i nacionalnom pravu: transportni sektor u fokusu

I. UVOD. PRESEDANI KARTELA U TRANSPORTNOM SEKTORU KOJI REZULTIRAJU ZAHTJEVIMA ZA NAKNADU ŠTETE

Zahtjevi za naknadu štete zbog povrede europskog i nacionalnog prava tržišnog natjecanja čine nesumnjivo jedno od najzujbudljivijih područja poslovnog prava. Doista, ovo je područje koje se nalazi na raskrižju između primjene prava tržišnog natjecanja (područje koje se primarno usredotočuje na opći ekonomski interes) i zadovoljavanja privatnog interesa onih kompanija koje su oštećene kartelom ili općenito protu-konkurentskim ponašanjem. Iako se ovo može smatrati područjem koje je tek u nastajanju, u transportnom sektoru već postoji velik broj slučajeva iz ovog područja. Ovim izlaganjem želimo pokriti pitanje naknade štete u europskom pravu tržišnog natjecanja i njegovu primjenu u nekim specifičnim slučajevima iz prakse našeg odvjetničkog društva.

1. Karteli u sektoru proizvodnje kamiona

U srpnju 2016. Europska komisija (Komisija) novčano je kaznila pet proizvođača kamiona zbog kartela i odredila je najvišu novčanu kaznu kartelu. Godine 2011., Komisija je potvrdila nenajavljenu inspekciju u sektoru proizvodnje kamiona: početne istrage provedene su protiv sljedećih proizvođača: MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco i Scania. Konačno je MAN Komisiji dobrovoljno otkrio postojanje kartela. Kartel je djelovao četrnaest godina (od 1997. do 2011. godine). Kartel je koordinirao:

(i) Cijene na razini bruto lista za srednje teške i teške kamione u Europskom gospodarskom prostoru (EGP)

(ii) Vremensko razdoblje za uvođenje emisijskih tehnologija za srednje teške i teške kamione radi usklađivanja sa sve strožim europskim emisijskim standardima (od Euro III do trenutno primjenjivog Euro VI)

(iii) Prosljeđivanje troškova emisijskih tehnologija kupcima koje su nužne za usklađivanje sa sve strožim europskim emisijskim standardima (od Euro III do trenutno primjenjivog Euro VI).

Volvo/Renault, Daimler, Iveco, i DAF priznali su krivnju kako bi postigli nagodbu s Komisijom. Ta nagodba sadrži rekordnu novčanu kaznu u iznosu od 2.926 milijuna eura. Scania se još nije pridružila nagodbi stoga je još pod istragom.

2. Drugi karteli u transportnom sektoru

Proteklih godina provedena je istraga u brojnim slučajevima te su konačno kažnjeni određeni prijevoznici i kompanije u transportnom sektoru putnika i svih vrsta robe. Najnovija sankcija u ovom sektoru, osim navedenog kartela proizvođača kamiona, je kartel u slučaju „blocktrain“.

U srpnju 2015. godine, Komisija je izrekla novčanu kaznu u iznosu od 49 milijuna eura kompaniji *Express Interfracht*, dijelu Austrijske željezničke službe *Österreichische Bundesbahnen* te *Schenker*, dijelu Njemačke željezničke službe *Deutsche Bahn*, za upravljanje kartelom koji krši pravila tržišnog natjecanja EU-a na tržištu za tzv. „blocktrain“ usluge tereta. Tri kompanije su usklađivale cijene i raspoređivale klijente za svoje „Balkantrain“ i „Soptrain“ usluge u Europi tijekom gotovo osam godina (od srpnja 2004. do lipnja 2012. godine). Konkretnije, u svrhu ograničavanja međusobnog natjecanja, kompanije su dogovorile nekoliko ograničavajućih praksa:

— dogovoreno je raspoređivanje postojećih i novih klijenata, kao i postavljanje sheme raspoređivanja klijenata uključujući „sustav obavještanja“ za nove klijente;

— razmijenjeni su povjerljivi podaci o posebnim zahtjevima klijenata;

— podijeljene su količine prijevoza ugovorenih od strane klijenata na nižoj razini proizvodnje;

— izravno su koordinirane cijene pružanjem pokrića ponuda glede klijenata zaštićenih shemom raspoređivanja te su koordinirane prodajne cijene koje se nude klijentima na nižoj razini proizvodnje.



2.2. Španjolska

U Španjolskoj je proteklih godina Nacionalno tržište i komisija za zaštitu tržišnog natjecanja (NMCC) novčano kaznila nekoliko zabranjenih sporazuma između prijevoznika. NMCC je 2015. djelovala u sljedećim slučajevima: Balearski prijevoz putnika (u tijeku) i hlađeni prijevoz. Osim toga, ove je godine NMCC izrekla novčanu kaznu dvjema transportnim kompanijama za usklađivanje cijena i komercijalnih uvjeta:

(i) U studenom 2016. NMCC je izrekla novčanu kaznu dvjema zaštitarskim kompanijama (*Prosegur* i *Loomis*) u iznosu od 46.4 milijuna eura, a dvama njihovim menadžerima izreklo je kaznu u iznosu 52.600 eura zbog podjele tržišta i manipulacije sredstvima tijekom sedam godina.

(ii) U rujnu 2016. NMCC je novčano kaznila petnaest međunarodnih kompanija u iznosu od 4.09 milijuna eura zbog povrede članka 1 španjolskog Zakona o zaštiti tržišnog natjecanja (SCA) i članka 101 Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Kartel između navedenih kompanija trajao je više od petnaest godina. Navedene su kompanije potpisale sporazum o usklađivanju cijena, o usklađivanju drugih tržišnih uvjeta, o podjeli tržišta i o razmjeni tržišno osjetljivih podataka.

Prije svega, NMCC je izreklo novčane kazne u milijunskim iznosima u vezi s lukama Valencije i Barcelone, ključnim infrastrukturama u transportnom sektoru.

II. DIREKTIVA EUROPSKE UNIJE O NAKNADI ŠTETE ZBOG POVREDE PRAVA TRŽIŠNOG NATJECANJA

Pitanja u nastavku obrađena su uzimajući u obzir: (i) Direktivu 2014/104/EU, i (ii) iskustvo u nacionalnom pravu.

1. Direktiva 2014/104/EU

26. studenoga 2014. Europski parlament i Vijeće usvojili su Direktivu 2014/104/EU o postupcima za naknadu štete zbog povrede prava tržišnog natjecanja (Direktiva). Direktiva olakšava zahtjeve za naknadu štete oštećenim stranim zbog povrede prava tržišnog natjecanja. Između ostalog, Direktiva olakšava oštećenima pristup dokazima koji su im potrebni kako bi dokazali pretrpljenu štetu i osigurava više vremena oštećenima za podnošenje zahtjeva za naknadu štete. Do sada je u praksi bilo otežano ostvarivanje prava na naknadu štete svima osim većim kompanijama. Harmonizacijom postupaka diljem Europe, parnica za naknadu gubitaka će biti realnija opcija za male kompanije, male i srednje poduzetnike te potrošače. Cilj Direktive je postizanje učinkovitije provedbe pravila EU-a o zaštiti tržišnog natjecanja: ona usklađuje međusobnu povezanost između privatnih zahtjeva za naknadu štete i javne provedbe, te osigurava atraktivnost alata koje koriste europska i nacionalna tijela za zaštitu tržišnog natjecanja, a osobito olakšan pristup i programe nagodbe.

Zbog toga što Direktiva dotiče probleme harmonizacije na unutarnjem tržištu EU-a, Parlament i Vijeće su je usvojili u redovnom zakonodavnom postupku. Prvo, u većini

slučajeva gdje je Komisija ustanovila povredu prava EU-a o zaštiti tržišnog natjecanja, većina oštećenika ostala je bez naknade štete. Drugo, većina postupaka je pokrenuta u samo tri zemlje: u Ujedinjenom Kraljevstvu, Njemačkoj i Nizozemskoj, čija se pravosuđa općenito smatraju najatraktivnijima iz više razloga. U otprilike dvadeset zemalja članica nisu poduzete nikakve radnje ili je poduzeto vrlo malo radnji u vezi s odlukama Komisije o kršenju prava tržišnog natjecanja. Treće, većina postupaka je pokrenuta od strane velikih kompanija koje posluju izravno s prekršiteljima. Neizravni kupci, mali i srednji poduzetnici te potrošači vrlo rijetko pokreću postupke.

Direktiva će, nakon implementacije, značajno poboljšati situaciju u nerazvijenoj i nejednakoj privatnoj provedbi pravila EU-a o zaštiti tržišnog natjecanja. Direktiva uklanja bitne prepreke za učinkovitost postupaka za naknadu štete u nacionalnom pravu država članica. Također, Direktivom se harmonizira nacionalno pravo u području postupaka za naknadu štete.

Dr. sc. Simone Carrea

Sveučilište u Genovi, (Italija)

Upravljanje i organizacija prekograničnih prijevoznih usluga kroz Europske grupacije za teritorijalnu suradnju (EGTS): od teorije do prakse

Uredba EZ 1082/2006 uvela je mogućnost državama članicama, regionalnim i lokalnim vlastima da uspostavljaju europske grupacije za teritorijalnu suradnju (EGTS), instrument koji ima pravnu osobnost, a čiji je cilj olakšati i promicati teritorijalnu suradnju između svojih članova u svrhu jačanja gospodarske, socijalne i teritorijalne povezanosti.

Širina zadaća koje se mogu povjeriti EGTS-ima, otvorenost članstva prema privatnim pravnim subjektima (nedavno uvedena Uredbom EU 1302/2013 kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba EZ 1082/2006), kao i povećana mogućnost primanja potpore od strane europskih i nacionalnih fondova, čine ovaj novi pravni instrument naročito privlačnim za uspostavu suradnje u području prometa. Doista, nekoliko EGTS-a već je (ili će uskoro biti) uspostavljeno s ciljem organizacije i poboljšanja prijevoza na teritoriju uključenih partnera. U tom smislu možemo primjerice spomenuti (A) EGTS Srednjoeuropski transportni koridor (CETC), koji je uspostavljen radi promicanja pristupačnosti prometa duž sjeverno–južne osi multimodalnog prijevoza od baltičkog do jadranskog mora i eventualno uz potencijalnu granu koridora prema Crnom moru, povećavajući kompatibilnost transportnih infrastruktura među uključenim regijama, osiguravajući potpore i poboljšavajući uvjete za razvoj intermodalnih prometnih veza te tako šireći ekološki prihvatljiva rješenja, te pokrećući radove i izvođenje preliminarne studije izvedivosti koridora CETC — Ruta 65; (B) Interregionalni



EGTS savez za Rajnsko–alpski koridor, utemeljen s ciljem poboljšanja usluga prijevoza duž Rajnsko–alpskog koridora, između Amsterdama i Genove; (C) projekt EGTC Inforailmed koji za cilj ima poboljšanje usluga željezničkog prijevoza u prekograničnom području koje obuhvaća područja talijanske regije Ligurije, francuske regije Provence–Alpes–Côte d’Azur i Kneževine Monako, gdje se trenutno državne granice ne mogu prijeći bez ponovnih pretovara uslijed nedostatka koordinacije i interoperabilnosti željeznica na različitim stranama granica.

U kontekstu navedenog, ovaj rad ima za cilj procijeniti važnost EGTS–a za upravljanje i organizaciju prekograničnog prometa kao i za upravljanje prometnim infrastrukturnama na području Europske unije i potencijalno zainteresiranih trećih država. U tom je pogledu svrha ove analize dvostruka, utoliko što se sastoji od (a) teorijske pravne analize glavnih značajki novog instrumenta koji ga čine posebno pogodnim za upravljanje i organizaciju prekograničnog prijevoza, kao i (b) detaljne studije slučaja spomenutog nedavno uspostavljenog Regionalnog saveza EGTC za Rajnsko–alpski koridor.

U okviru prvog dijela rad će se usredotočiti na ispitivanje odredbi Uredbe EZ 1082/2006 koja se čini najznačajnijom u svrhu organiziranja i upravljanja prekograničnim prometnim uslugama, kao što su (i) (nedavna) otvorenost prema članstvu u EGTS–ima i privatnim subjektima kojima su povjerena poslovanja od općeg gospodarskog interesa (članak 3. stavak 1.e, uveden Uredbom EU 1302/2013), što predmetni instrument čini posebno prikladnim za uspostavljanje javno–privatnih partnerstva u području prometa; (ii) mogućem pristupu članova iz trećih država ili prekomorskih država ili teritorija (članak 3.a), što proširuje teritorijalni opseg suradnje koji se može ustanoviti putem predmetnog instrumenta; (iii) mogućnost financiranja aktivnosti EGTS–a putem sredstava EU–a i/ili nacionalnih fondova; (iv) sveobuhvatnost zadataka koji se mogu povjeriti EGTC–ima, koji moraju biti u nadležnosti svojih članova prema njihovom nacionalnom pravu; (v) mogućnost dodjeljivanja EGTS–ima upravljanja prometnim infrastrukturnama, uključujući nadležnost za definiranje uvjeta korištenja te tarife i pristojbe koje plaćaju korisnici (članak 7. stavak 4.); (vi) mogućnost EGTS–a da dodjeljuje javne ugovore u skladu s Direktivom EU 2014/24 (čl. 39.), što povećava sposobnost novog pravnog instrumenta za učinkovito organiziranje prijevoznih usluga u prekograničnom području, npr. stjecanjem interoperabilnih uređaja kompatibilnih s (potencijalno) različitim pravnim standardima na snazi na teritorijima država uključenih u suradnju.

Na temelju takvog teorijskog i preliminarog uvoda, drugi dio rada će se usredotočiti na studiju slučaja EGRR Međuregionalnog saveza za Rajnsko–alpski koridor EGTS, koji je kao što je već rečeno — uspostavljen kako bi se olakšalo i promicalo teritorijalnu suradnju među njegovim

članovima i zajednički osnažilo i koordiniralo teritorijalni i integrirani razvoj multimodalnog Rajnsko–alpskog koridora (između Amsterdama i Genove), iz regionalne i lokalne perspektive. U tu svrhu EGTS bi trebao potaknuti zajedničku razvojnu strategiju za multimodalni Rajnsko–alpski koridor, usmjeravati sredstva za aktivnosti i projekte vezane uz koridore, pružiti središnju platformu za međusobno informiranje i razmjenu najbolje prakse, te poboljšati vidljivost i promociju koridora. Nadalje, analiza članica EGTS–a jasno ilustrira sposobnost novog instrumenta da se uključe svi različiti čimbenici koji se bave upravljanjem prometnim pitanjima prekograničnog područja, kao što su lučke uprave (npr. luke Rotterdam i Antwerpen), lokalne samouprave (npr. grad Mannheim) regionalne samouprave (npr. regija Piemonte), ostali javni subjekti (npr. Regionalverband Mittlerer Oberrhein, Metropolregion Rhein–Neckar) i privatni subjekti (npr. Uniontrasporti, Duisport–Gruppe). Zaključno, gore navedena dva dijela zajedno će pokazati, kako iz pravnog, tako i iz praktičnog kuta, da je EGTS posebno prikladan pravni instrument za upravljanje i unaprjeđenje prekograničnih usluga prijevoza, ne samo zbog svog svoje prilagodljivosti (što se tiče i njegovih potencijalnih zadataka i teritorijalnog opsega), već i zbog svoje sposobnosti uključivanja svih različitih sudionika (javnih i privatnih) koji se bave upravljanjem prekograničnim područjem od njihovog interesa.

Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić

Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, (Hrvatska)

Doc. dr. sc. Iva Tuhtan Grgić

Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, (Hrvatska)

Prava osoba s invaliditetom i osoba smanjenje pokretljivosti u europskom i hrvatskom transportnom pravu

Posljednjih desetak godina putnicima je, u svim granama prijevoza, europski zakonodavac osigurao visoku razinu zaštite prava. Sa ciljem osiguranja usporedivih mogućnosti korištenja prijevoza svim državljanima, posebnu je pažnju posvetio pravima putnika s invaliditetom i putnicima smanjene pokretljivosti. Uspostava odgovarajućeg pravnog okvira za putnike s invaliditetom u skladu je sa zahtjevima čl. 9. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom i čl.26. Povelje o temeljnim pravima Europske unije. Čak štoviše, europski zakonodavac je otišao korak dalje i osigurao ista prava svim onim putnicima čije stanje zahtijeva primjerenu pažnju i prilagodbu njihovim posebnim potrebama usluga koje su na raspolaganju svim putnicima. Kako bi se ostvario navedeni cilj europski je zakonodavac 2006. godine usvojio prvu uredbu isključivo posvećenu pravima putnika s invaliditetom i smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu. Po uzoru na zračni prijevoz, narednih pet godina i u drugim granama



prijevoza usvojene su uredbe koje uređuju prava putnika s posebnim poglavljima posvećenim osobama s invaliditetom kao i onima smanjenje pokretljivosti. Usprkos izravnoj primjeni relevantnih uredbi na prijevoz između država članica Unije te unutarnji prijevoz države članice, zaštita putnika s invaliditetom i smanjenje pokretljivosti nije jednaka u svim granama prijevoza. Ovo dijelom zbog ograničenog polja primjene pojedine uredbe (kao primjerice kod prijevoza cestom, morem i unutarnjim plovnim putovima), dijelom zbog odgode primjene pojedinih odredbi (na primjer u željezničkom je prijevozu mogućnost odgode primjene odredbi o neograničenoj odgovornosti prijevoznika za štetu na opremi za kretanje).

Usporedni prikaz odgovarajućih odredbi u svim granama prijevoza pokazuje da postoji skup temeljnih prava koja su zajamčena putnicima s invaliditetom i smanjene pokretljivosti — pravo na prijevoz, nediskriminaciju među putnicima s obzirom na uvjete prijevoza, pravo na besplatnu pomoć u lukama i na terminalima i u prijevoznim sredstvima, pravo na informiranje u odgovarajućem obliku. Navedena prava mogu se ograničiti isključivo u propisanim slučajevima koja, u svrhu izbjegavanja zlouporabe, valja tumačiti vrlo usko. Sa ciljem da se osigura pravilna primjena prava putnika, uredbe u svim granama prijevoza sadrže odredbe o postupku pritužbi ili prigovora i izvršenju. Ipak, razlike u postupcima između pojedinih grana prijevoza ukazuju na potrebu postizanja većeg stupnja ujednačenosti.

Svrha je ovog rada ispitati u kojoj je mjeri ostvareno pravo osoba s invaliditetom ili smanjene pokretljivosti na slobodu kretanja. Može se zaključiti da fragmentarni pristup zaštiti prava navedenih osoba prilikom prijevoza rezultira brojnim razlikama među pojedinim granama prijevoza. Jednim dijelom one su neizbježna posljedica posebnih obilježja pojedine grane prijevoza. Ipak, u svim granama prijevoza može se poboljšati kvaliteta zaštite. U tom pravcu usvajanje jedinstvenog sustava zaštite za sve grane prijevoza je opravdano.

Lawrence Dardani

Odvjetnički ured Dardani, Genova, (Italija)

Odgovornost proizvođača brodskih dijelova i opreme u kontekstu ugovora o gradnji broda

Proizvođači su opskrbljivači dobara i usluga, djelatnosti za koju je karakterističan visok stupanj tehničke osposobljenosti. Štoviše, napredak tehnologije i znanosti doveo je do individualizacije opskrbljivača za visoko specijalizirane proizvode i usluge.

Tipično je brodovlasnikov interes osigurati da pojedini dijelovi izgrađenog broda potječu od odabranih proizvođača jer isto određuje kvalitetu dijelova, a samim time i cijeloga broda. U tu svrhu popis proizvođača se obično

prilaže uz ugovor o gradnji broda te tijekom upravljanja brodom brodovlasnici imaju tendenciju uspostavljanja izravnog odnosa s tim proizvođačima kako bi osigurali ispravno održavanje dijelova broda.

Navedeno je dovelo do dvostrukog fenomena:

(a) povećano i specijalizirano znanje proizvođača dovelo je do oblika asimetrije informacija u odnosu na krajnje korisnike dijelova, to jest vlasnike brodova, te

(b) tehnološka ovisnost u odnosu između brodovlasnika i proizvođača, u pogledu održavanja relevantnih dijelova, a s obzirom na to da se ti dijelovi ne mogu svrstati pod brigu brodogradilišta, već se najčešće stavljaju pod nadzor samog proizvođača.

Međutim, najvažnije je to da je uloga proizvođača postala presudan čimbenik u određivanju standarda pažnje brodovlasnika prilikom održavanja broda. Doista, uloga proizvođača u industriji ima učinak na brojna područja u pomorskom pravu koja uključuju procjenu pažnje brodovlasnika u održavanju broda.

Brodovlasnici koji ne poštuju preporuke proizvođača, mogu snositi (između ostalog) sljedeće posljedice zbog nemarnog postupanja prilikom održavanja stanja broda:

(i) Brod može postati nesposoban za plovidbu u svrhu prijevoza tereta morem, a prema međunarodnim konvencijama (kao što su Haaška pravila i Haško — Visbyjska pravila) i nacionalnom zakonodavstvu, pa tako i prema talijanskom pomorskom zakoniku.

(ii) Nepoštivanje preporuka proizvođača može predstavljati kršenje obveze održavanja stanja broda iz broderskog ugovora od strane brodovlasnika zbog neprimjene dužne pažnje (na primjer, dužnost održavanja prema članku 3. *Shelltime 4* obrasca).

(iii) Najvažnije, preporuke proizvođača su postale važan element koji se treba uzeti u obzir prilikom klasifikacije broda od strane društava za klasifikaciju brodova kod određivanja stanja broda u određenom razredu.

(iv) Nadalje, osiguravatelji se mogu obraniti od odgovornosti zbog grube nepažnje ovisno o mjeri u kojoj tehničke preporuke proizvođača nisu poštivane.

(v) Osim navedenog, nepoštivanje tehničkih standarda proizvođača bi moglo imati utjecaja na komercijalnu upotrebu broda, jer bi nepoštivanje moglo ugroziti provjeru odobrenja.

(vi) Također, preporuke proizvođača se obično trebaju uzeti u obzir u smislu ISM kodeksa, pa bi brodovlasnici mogli povrijediti svoje obveze prema kodeksu u slučaju ignoriranja preporuka proizvođača.

(vii) Konačno, u krajnjim slučajevima, nepoštivanje tehničkih zahtjeva proizvođača bi moglo čak povući kaznenu odgovornost brodovlasnika.

Polazeći od navedenih pretpostavki, ovaj rad namjerava analizirati potencijalnu odgovornost koja se može pripisati proizvođačima na temelju prethodne razlike između ob-



veza koje mogu proizaći kao posljedica stjecanja jedinice te obveza koje mogu proizaći naknadno i neovisno od trenutka njegovog stjecanja.

Rasprava će uključiti u razmatranje i trendove prema kojima proizvođači kontinuirano otkrivaju tehničke informacije (često u obliku tehničkih preporuka i servisnih pisama), pa ih upravitelji često ne mogu izbjeći u održavanju broda i upravljanju njime. Pitanje koje se postavlja je odgovornost koja proizlazi za proizvođače iz takvih informativnih materijala

Konačno, predstaviti će se nekoliko smjernica čiji cilj je pružanje pomoći brodovlasnicima u njihovim svakodnevnim odnosima s proizvođačima.

Ceren Cerit Dindar

Sveučilište Swansea, (Ujedinjeno Kraljevstvo)

Opseg brodareva prava da održi na snazi brodarski ugovor na vrijeme nakon prijevremenog povrata broda

Brodarski ugovor na vrijeme sklapa se na određeno vrijeme. Trajanje ugovora upućuje na vrijeme unutar kojeg je naručitelj ovlašten koristiti brod unutar granica trgovanja. Naručitelj se obvezuje vratiti brod istekom vremena na koje je sklopljen brodarski ugovor. Međutim, unatoč postojanju te obveze, praksa je, nažalost, takva da se naručitelj ne ustručava vratiti brod prije isteka vremena na koje je ugovor sklopljen.

Prijevremeni povrat broda predstavlja uobičajeni uzrok mnogih sporova u sklopu brodarskih ugovora na vrijeme. Takvo postupanje naručitelja osobito je popularno u vrijeme gospodarske krize koja ima negativan utjecaj na tržište. Naručitelj se brodarskim ugovorom na vrijeme obvezuje platiti naknadu po fiksnoj stopi od preuzimanja do povrata broda. To znači da u slučaju krize tržišta, postojeći ugovori postaju neprivaćni sa stajališta naručitelja. U takvoj se situaciji većina naručitelja odlučuje na odustanak od ugovora i sklapanje drugog brodarskog ugovora za drugi brod. Na taj se način naručitelj štiti od promjene naknade iz brodarskog ugovora te si osigurava povećanje dobiti. U nekim slučajevima razlog prijevremenog povrata broda može biti i to da naručitelju više nije potreban brod. Na primjer u slučaju nedostatka tereta za prijevoz i nedostatka potrebe za radnicima, razumno je da naručitelj vrati brod prije isteka ugovora umjesto da nastavi plaćati radnu snagu za brod koji mu nije potreban.

Iako je takvo naručiteljevo ponašanje razumljivo iz navedenih razloga, to ne mijenja činjenicu da naručitelj prijevremenim povratom broda krši obećanje povrata broda po isteku ugovora. Prijevremeni povrat broda od strane naručitelja prema pravu Engleske tretira se kao odricanje od brodarskog ugovora i ne dovodi automatski do prestanka ugovora. U tom slučaju brodaru su omoguće-

ne dvije opcije. Brodar može odbiti prijevremeni povrat broda, potvrditi brodarski ugovor, nastaviti pružati uslugu i zahtijevati ugovorenu naknadu za preostalo trajanje brodarskog ugovora. Alternativno, brodar može prihvatiti prijevremeni povrat broda, raskinuti ugovor i zahtijevati naknadu štete. Unatoč tome što je raskid ugovora kao posljedica rane isporuke broda uvijek na raspolaganju brodaru, njegovo pravo potvrđivanja brodarskog ugovora nije time ograničeno. Pravo potvrditi ugovor može biti ograničeno kada brodar nema legitiman interes u nastavku ugovora. Iznimka kod nedostatka legitimnog interesa je pomalo nejasna i izazvala je različita tumačenja otkad je prvi puta bila uvedena u *White i Carter*. Različiti kriteriji kao što su "adekvatnost štete", "u cijelosti iracionalno", su tijekom vremena bili predstavljeni sudovima kako bi ih uzeli u obzir prilikom odlučivanja o postojanju ili nepostojanju legitimnog interesa brodara za nastavak ugovora.

Svrha ovoga rada je analizirati navedene kriterije, diskutirati o njihovoj osnovanosti i praktičnosti te odgovoriti na pitanje koji je opseg brodareva prava potvrđivanja ugovora i zahtijevanja isplate ugovorene naknade u slučaju prijevremenog povrata broda.

Dragica Flam

Nataša Oliva Prgeša

Kristijan Solina

Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM), (Hrvatska)

Liberalizacija željezničkog teretnog prijevoza u Republici Hrvatskoj

Korak prema liberalizaciji željezničkog tržišta i stvaranju jedinstvenog europskog željezničkog prijevoznog tržišta započet je donošenjem željezničkih direktiva početkom 90-ih godina. Prve zakonodavne mjere išle su u smjeru računovodstvenog razdvajanja djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom od djelatnosti prijevoza te sprečavanja prelijevanja državnih potpora iz jedne djelatnosti u drugu. Sljedećim zakonodavnim paketom bio je omogućen pristup pojedinim teretnim željezničkim prijevoznicima iz država članica na TEN-T mrežu, a daljnji korak predviđen tim zakonodavnim paketom bio je slobodan pristup mreži za obavljanje željezničkog teretnog prijevoza (domaći i međunarodni prijevoz). Drugim željezničkim paketom iz 2004. godine otvara se tržište prijevoza tereta na čitavoj željezničkoj mreži Europske unije. Istovremeno u Republici Hrvatskoj na snazi je bio Zakon o hrvatskim željeznicama (NN br. 53/94, 139/97 i 162/98), kojim je djelatnost javnog prijevoza putnika i stvari u unutrašnjem i međunarodnom prometu željezničkim prijevoznim sredstvima, kao i izgradnja, modernizacija i održavanje željezničke infrastrukture te modernizacija i održavanje že-

intranslaw
Zagreb 2017



ljezničkih vozila, kao djelatnost od posebnog društvenog interesa, bila povjerena javnom poduzeću HŽ — Hrvatske željeznice, iz čega je razvidno kako predmetnu djelatnost u tom razdoblju nije mogao obavljati niti jedan drugi prijevoznik, osim ovog javnog poduzeća.

Izmjenama Zakona o željeznici (NN br. 123/03, 30/04, 153/05, 79/07, 120/08 i 75/09; dalje: ZOŽ) bilo je propisano kako će se od dana pristupanja RH u punopravno članstvo Europske unije priznavati dozvole izdane željezničkim prijevoznicima od mjerodavnih tijela drugih država članica Europske unije, a koja okolnost se ostvarila 1. srpnja 2013. godine što se može uzeti kao datum pravne liberalizacije tržišta željezničkog teretnog prijevoza u Republici Hrvatskoj. Izmjenom željezničkog zakonodavstva i Zakonom o željeznici (NN br. 94/13, 148/13) iz sredine 2013. godine tržište teretnog željezničkog prijevoza u potpunosti je liberalizirano, a u pravni poredak Republike Hrvatske prenijeta je tzv. Recast direktiva. Stvarna ili praktična liberalizacija u Republici Hrvatskoj nastupila je u ožujku 2014. godine kada je prvi novi željeznički teretni prijevoznik ispunio sve pretpostavke za obavljanje djelatnosti željezničkog teretnog prijevoza. Prva konkurencija povijesnom teretnom željezničkom prijevozniku zapravo se pojavila s ostvarivanjem prijevoznih rezultata novih teretnih prijevoznika krajem 2015. godine. Mogućnost korištenja željezničke infrastrukture za sve željezničke teretne prijevoznike i pojava novih prijevoznika pred upravitelja infrastrukture postavlja određene zahtjeve za pružanjem usluga. Uz osnovnu uslugu korištenja pruga i kolosijeka, za vožnju vlaka ključna uloga stavljena je i pred upravitelja uslužnih objekata i pružatelje usluga u uslužnim objektima. Definiranje željezničkih usluga i metodologija izračuna naknada ključan su čimbenik transparentnosti tržišta koje treba biti usmjereno prema potrebama prijevoznika. U vrijeme integriranih željezničkih tvrtki segmentacija usluga nije bila potrebna, a potreba za definiranjem željezničkih usluga pojavila se prilikom razdvajanja željezničkog prijevoza od upravljanja željezničkom infrastrukturom. U Republici Hrvatskoj Zakonom o željeznici (NN br. 94/13, 148/13) tržište željezničkih usluga u bitnome čine usluge i subjekti na tržištu. Tako definirano tržište podrazumijeva upravitelja infrastrukture i operatore uslužnih objekata koji pružaju željezničke usluge, a koje su podijeljene prema potrebi korištenja u različite skupine i to: minimalni pristupni paket, pristup uslužnim objektima i uslugama koje se pružaju u tim objektima, uključujući pristup prugom do uslužnih objekata, dodatne i prateće usluge. Željeznička infrastruktura definirana je Zakonom o željeznici kao javno dobro u općoj upotrebi koje pod jednakim i transparentnim uvjetima treba biti dostupno svim željezničkim prijevoznicima. Liberalizacijom željezničkog tržišta pokušava se podići kvaliteta pružanja željezničkih usluga korisnicima željezničkog prijevoza, ali i smanjiti troškove održavanja željezničke infrastrukture i upravljanja prometom za iznos naknade koja se naplati od prijevoznika. Razvoj tržišta se očituje u povećanju broja korisnika, ali i broja pružatelja usluga, te količina korištenih usluga što će u završnom dijelu rada biti obrađeno kroz pokazatelje stanja na tržištu.

Julia Hörnig

Sveučilište u Bayreuthu, (Njemačka)

Odgovornost za prekrcaj tijekom multimodalnog prijevoza

Iako svake godine transportna industrija postaje sve efikasnija kombinirajući nove vrste tehnologija s modernim strateškim idejama, međunarodno transportno pravo i dalje je barem jedan korak iza. Već više od 50 godina kontejnerski način prijevoza robe omogućuje industriji da kombinira različite vrste transporta tijekom jednog multimodalnog prijevoza. Međutim, pokušaj usklađivanja Međunarodnog multimodalnog prometnog zakona 1980. godine nažalost nije uspio. Suprotno tome postoji barem jedna međunarodna konvencija — obavezna i ujednačena — za svaku i pojedinačnu vrstu prijevoza. Ali, kombinirati različite transportne konvencije nije jednostavno kao stvarno kombiniranje različitih vrsta transporta. Osim pitanja koja se konvencija primjenjuje u slučaju da je neizvjesno gdje je nastala šteta tijekom cijelog multimodalnog prijevoza, vrlo je upitno kada započinje ili završava primjena pojedine konvencije. No, upravo je to kritična točka u slučaju kad se šteta dogodi tijekom prekrcaja. Obujam primjene ovog pojma mora se tumačiti na činjenični način i stoga uključuje nekoliko koraka prije i poslije granice zračne luke. Zbog novih poslovnih modela, špediter, koji se u određenim okolnostima mora smatrati prijevoznikom, pokušava učiniti sve što može da prebaci originalne koreake za zrakoplove do točaka izvan područja zračne luke. Pored toga, postoje brojni sudionici unutar ovog područja, čiji se različiti ugovori moraju detaljno istražiti.

Prekrcaj je također faza multimodalnog transporta, gdje se susreću različita obvezna pravila. Budući da se fokus istraživanja odnosi na kombinaciju prijevoza zrakom i cestom, važno je razmotriti dosege CMR-a i Montrealske konvencije. Obje konvencije imaju određeni utjecaj na multimodalni transport, ali dosegi njihovog utjecaja nije jasan. Jesu li usko povezane, preklapaju li se ili čak stvaraju prazninu za nacionalno pravo? Ako želimo odgovore, moramo promotriti njihove posebne režime odgovornosti. Ni razdoblje odgovornosti prema CMR-u — od preuzimanja do isporuke — niti prema Montrealskoj konvenciji — razdoblje tijekom kojeg je teret zadužen za prijevoznika — nije određeno konvencijama, iz čega proizlazi da je to pitanje interpretacije istih. Vidljiv je međunarodni konsenzus na temelju kojeg mora biti dogovoreno razdoblje odgovornosti i sposobnosti zaštite tereta od štete. No, odluka je u stvari na ugovornim stranama koje tumače konvenciju. Ako uzmemo u obzir velik broj sudionika unutar područja prekrcaja, javlja se pitanje dodjele i tko djeluje prema kome za račun prijevoznika. Jasno je da se ovo razdoblje ne može produžiti u nedogled jer je vezano uz primjenu određenih konvencija. Postoji prostor za primjenu ugovorne slobode, kako u okviru režima konvencija — budući da se ne bave nekim pitanjima, kao i izvan njihove primjene. U ovom ću radu pokazati različite mogućnosti koje stranke imaju na raspolaganju i koliko su ograničene obvezatno primjenjivim konvencijama.

Šesta sloboda: let ispod regulatornog radara?

Pravo zračnog prijevoznika da prevozi putnike i teret iz jedne države u drugu regulirano je posljednjih 70 godina sporazumima o pružanju usluga zračnog prijevoza između dvije navedene države (*air services agreements*). Kako je zračni prijevoz napredovao u sve veću i jaču industriju sa sve značajnijim tržišnim udjelom, tako su ga i navedeni sporazumi pratili — od restriktivnih sporazuma ograničenih strogo na prijevoz između odnosnih država, razvili su se u bilateralne i multilateralne sporazume koji reguliraju prometna prava kao temelj za konzumiranje raznovrsnih komercijalnih ugovora između zračnih prijevoznika. U kontekstu zračnih sloboda, sporazumi o pružanju usluga zračnog prijevoza nisu više dozvoljavali samo pravo treće i četvrte, već i pete slobode (pravo koje jedna država dodjeljuje drugoj za obavljanje prijevoza koji završava ili potječe iz treće države).

Slobode iznad pete gotovo nikada nisu bile predmetom sporazuma o pružanju usluga zračnog prijevoza. U svijetu prijevoznika u državnom vlasništvu i vrlo reguliranim aktivnostima zračnih prijevoznika, bilo je malo vjerojatno da se ijednom od njih odobre prometna prava između dvije strane države (strane u smislu da niti jedna od država nije država prijevoznika). Sedma, osma i deveta sloboda (koje uključuju pravo prijevoza putnika i tereta između dvije strane države bez ikakve poveznice sa državom prijevoznika kao i pravo operiranja unutar strane države) odobravale su se stranim prijevoznicima izuzetno rijetko i iz opravdanih razloga (npr. turizam ili sportski događaji). Što se tiče šeste slobode, koja se u pravilu definira kao pravo obavljanja prijevoza između dvije države preko države prijevoznika, rijetko je postojala potreba za regulacijom iste. Ovakva definicija bila je temelj teorijama kako šesta sloboda nije ništa drugo doli kombinacija treće i četvrte slobode. Navedeno stajalište je razumljivo ako se uzme u obzir da su desetljećima putnici morali kupovati odvojene karte i podizati prtljagu nakon svakog leta te da je bilo znatno manje, ili nimalo, mogućnosti uvida u putnikovo konačno odredište.

Daljnji razvoj zračnog prijevoza doveo je do pojave sporazuma o međusobnoj prodaji (*interline*) i sporazuma sa skupnom oznakom (*code share*), alijansi zračnih prijevoznika i izdavanja elektronskih karata.

Za putnika, to znači da ne samo da više ne mora imati papirnatu kartu i pokupiti svoju prtljagu nakon svakog slijetanja, već i da ne mora kupovati odvojene karte za letove različitih prijevoznika. Usluga se može pružiti u okviru jednog ugovora o prijevozu koji se sastoji od dva ili više letova tj. leg-ova putovanja. Kad je riječ o prometnim pravima, nekoć crno-bijela situacija postala je siva. Sa komercijalnim i tehničkim mogućnostima pružanja usluga između dviju stranih država, a sa manjkavim regulatornim okvirom koji je pisan desetljećima prije, sve više prijevoznika

ka koriste navedeno stanje da u praksi konzumiraju veća prava no što su regulatori zamislili. Ovakva praksa uživa i jaku podršku zračnih luka države prijevoznika koje bilježe sve veći broj putnika i širenje svog poslovanja.

U ovom radu ispitat ću vrste prometnih prava koja se dodjeljuju međunarodnim sporazumima i njegovu evoluciju kako se mijenja poslovanje zračnih prijevoznika. Nadalje, analizirat ću nove trendove u praksi zračnih prijevoznika i posljedice takve prakse na tržišno natjecanje.

Naposljetku ću izložiti svoje razloge zašto mislim da je šesta sloboda znatno više od puke kombinacije treće i četvrte slobode i zašto smatram da bi trebala biti neizostavni dijelom svih novih ugovora o sporazumima o pružanju usluga zračnog prijevoza.

Aspasia Konstantina Karampetsou

Sveučilište Erasmus u Rotterdamu, (Nizozemska)

Glavni pravni problemi u prijevozu opasnog tereta morem po engleskom pravu i međunarodnim konvencijama o prijevozu morem

U posljednje vrijeme, prijevoz opasnog tereta je uobičajena praksa u međunarodnoj pomorskoj trgovini. Iako je najopasnija roba prihvaćena na prijevoz ili u skladu s uvjetima koji su posebno ugovoreni između stranaka u ugovorima o prijevozu ili u skladu s izričitim uvjetima sadržanim u standardnim ugovorima, uključujući pravilnu deklaraciju, tužna je istina da postoje slučajevi kada prijevoznici prevoze opasni teret bez njihova znanja. Nažalost, bilo je mnogo slučajeva u kojima su posade i njihovi brodovi stradali od eksplozija ili požara uzrokovanih opasnim teretima, jer su ih brodari pogrešno deklarirali. Također je slučaj da se pogrešno ili nepotpuno nazivaju, jer različite tvrte, zemlje i struke mogu koristiti različite nazive za određene opasne terete. Ovaj članak govori o ugovornoj odgovornosti kao i obvezama osoba koje su uključene u prijevoz opasnih stvari po engleskom pravu (i tumačenju Haško-Visbyjskih pravila po engleskom pravu) i Rotterdamskim pravilima.

U svrhu ovog članka valja istaknuti da kada upućujem na izraz „opasni teret“, upućujem i na pravno i fizički „opasan“ teret. Istina je da ni Haška ni Haško-Visbyjska pravila ne sadrže definiciju „opasnog tereta“. Isto vrijedi i za običajno pravo. Teret može biti „opasan“ ili zato što je sam po sebi opasan, na primjer, eksploziv, ili zato što ima sklonost da postane opasan u dodiru s vanjskim okolnostima. Međutim, Dom lordova je smatrao da se riječima „opasna priroda“ u članku IV, pravilu 6 Haških / Haško-Visbyjskih pravila trebalo dati široko značenje, a ne ga ograničiti na „zapaljivu, eksplozivnu“ prirodu tereta. Teret koji sadrži kikiriki je opasan u smislu ovog pravila jer je mogao dovesti do gubitka drugog tereta izbacivanjem u



more. Stoga pravilo 6 ne zamjenjuje pravilo anglosaksonskog prava u odnosu na teret koji predstavlja pravni rizik.

Izbjegavanje režima objektivne odgovornosti navedeno je kao glavni razlog zbog kojeg krcatelj pogrešno prijavljuje teret. Krcatelj je odgovoran čak i ako nema saznanja o opasnoj prirodi tereta ili čak ako nije imao sredstva za utvrđivanje njegove opasne prirode. Nije potrebno utvrditi nepažnju krcatelja, budući da sam prijevoz takvog tereta bez davanja obavijesti o njegovoj opasnoj prirodi uspostavlja odgovornost krcatelja.

U slučaju teretnice, krcatelj ostaje odgovoran čak i nakon što preda teretnicu trećoj strani, kao što je primatelj robe ili indosatar. Osim toga, ako ni krcatelj ni prijevoznik nisu znali za pravu prirodu tereta, sud treba odlučiti koja od dvije nevine stranke treba snositi rizik. Sud će odlučiti da rizik pada na krcatelja, jer je to stranka koja bi trebala imati najviše znanja o teretu. Krcatelj se može osloboditi od odgovornosti isključivo ako uspije dokazati da je prijevoznik (ili stvarni prijevoznik) znao za opasna svojstva tereta i nije poduzeo sve potrebne mjere kako bi izbjegao rizik; činjenica koju je u praksi vrlo teško dokazati.

Naravno, pored izbjegavanja režima stroge odgovornosti krcatelja, postoje i drugi razlozi zbog kojih bi krcatelji mogli skrivati opasna svojstva tereta. To bi mogli učiniti kako bi se izbjeglo plaćanje dodatne naknade za prijevoz opasnih stvari ili radi izbjegavanja mogućih kašnjenja koja bi mogla nastati u slučaju da prijevoznik odbija preuzeti prijevoz kontejnera zbog nejasnoća glede sigurnosti tereta ili zbog ograničenja u pogledu količine opasnog tereta koji mu je dopušteno držati na palubi kontejnerskog broda.

Cilj ovog članka je istaknuti glavna pravna pitanja koja se odnose na prijevoz opasnih tereta morem, koja se spominju i u međunarodnim konvencijama i u engleskom pravu. Opisat će se karakteristike opasnih tereta na moru, kao i razlozi zbog kojih bi osobe koje isporučuju opasne terete mogle sakriti njihovu opasnu prirodu. Korištenjem metode komparativne pravne analize, rad se usredotočuje na razmatranje o definicijama opasnih tereta, razvojnim trendovima propisa o prijevozu opasnih tereta morem, te konačno o pravnim odnosima krcatelja i prijevoznika opasnih stvari. Na osnovi analize, ovaj će rad dodatno doprinijeti predlaganju poboljšanja pomorskog zakonodavstva u pogledu prijevoza opasnih tereta morem.

Dario Klasić

Međunarodni institut za zračno pravo i pravo svemira, Pravni fakultet Sveučilišta u Leidenu, Pravni fakultet Sveučilišta u Kölnu, (Njemačka)

Trenutni izazovi i pitanja odgovornosti u zračnom prijevozu

Zračni prijevoz najsigurniji je način putovanja. No, unatoč činjenici da su nesreće rijetkost, one se ipak događaju. Posljedično, pitanje odgovornosti složeno je područje zrač-

nog prava, posebno ukoliko uzmemo u obzir da pojmovi nesreće i ozljede u zračnom pravu nemaju jasno definiran pravni smisao. S druge strane, u pokušaju pronalaženja ravnoteže između izravno sukobljenih interesa zaštite potrošača s jedne, i poslovnih interesa zračnih prijevoznika s druge strane, teško je odrediti pravednu naknadu za pojedine oblike pretrpljene štete.

Varšavska i Montrealska konvencija, koje uređuju prava putnika na naknadu štete u slučajevima smrti, tjelesne ozljede i drugih zdravstvenih oštećenja, štete nastale na njihovoj prtljazi te štete zbog zakašnjenja, temelj su zaštite prava korisnika zračnog prijevoza. Osim te zaštite, u Europskoj uniji je pod utjecajem trenda zaštite prava potrošača pokrenuta inicijativa i za širom zaštitom prava putnika u zračnom prijevozu. No, unatoč usvajanju novih standarda, često se čini da europsko zakonodavstvo u sferi odgovornosti zračnih prijevoznika u posljednjem desetljeću kaska za potrebama, i putnika, a još više zračnih prijevoznika.

Potencijalna izloženost zračnog prijevoznika za plaćanje odštete koja proizlazi ne samo iz mogućeg pojedinačnog slučaja pokrivenog Montrealskom konvencijom, već i iz odgovornosti po kontroverznoj Uredbi (EC) 261/2004, iznimno je visoka, a uistinu impresivan broj putničkih pritužbi za kašnjenja i otkazane letove te posljedično sukoba u rješavanju istih, najbolje odražava potrebu za daljnjim razvojem zakonodavstva u toj sferi zračnog prava.

Iako jamči visoku razinu zaštite putnika u zračnom prometu (potrošača), Uredba 261/2004 doživjela je snažne kritike europskih zračnih prijevoznika, osobito onih koji posluju po *low cost* modelu. Isti ističu da im Uredba nameće dodatne obveze, te ih stavlja u nepovoljniji položaj na tržištu u odnosu na prijevoznike koji dolaze iz zemalja nečlanica EU-a.

U Republici Hrvatskoj provedba i primjena Uredbe (EC) 261/2004 nije pokrenula ni znatan broj slučajeva, niti intenzivniju javnu ili akademsku raspravu, a činjenica je da u pojedinim državama članicama EU-a prijevoznici sustavno ne isplaćuju naknade, znajući pri tom da je rizik od potraživanja u sudskim postupcima izuzetno nizak.

Iako je Uredba, na prvu ruku, bila jedno od najuspješnijih područja djelovanja EU-a na području zaštite potrošača te je doprinijela uređenju unutarnjeg tržišta zrakoplovnih usluga, ista je opravdano oštro kritizirana u zrakoplovnoj industriji — obveze izvorno navedene u njezinim odredbama, te posebice one kasnije proširene odlukama Suda EU-a, nametnule su ozbiljne financijske terete zračnim prijevoznicima, a i dalje predstavljaju izazovno pravno pitanje odnosa između europskog prava i međunarodnih standarda, osobito Montrealske konvencije, i njezine isključive regulacije odgovornosti proizašle iz ugovora o zračnom prijevozu.

Planirana reforma Uredbe u svakom slučaju treba donijeti više jasnoće i bolje mehanizme za njezinu provedbu. Zrakoplovne tvrtke se u tom smislu nadaju da će njihove financijske obveze biti ograničene, dok su putnici u nadi da će njihova prava na pomoć i naknadu biti osnažena. U svakom slučaju, potrebno je voditi računa i o jednoj i



o drugoj strani, jer se trenutno stječe dojam da su putnici — potrošači u Europskoj uniji previše zaštićeni, kao što to pojedini zračni prijevoznici često ističu. Cijeneći činjenicu da je moguće identificirati i nekoliko drugih područja moguće odgovornosti zračnog prijevoznika, koje potencijalno mogu dovesti do novih velikih troškova i potraživanja u budućnosti (npr. štete uzrokovane onečišćujućim tvarima u klimatizacijskim sustavima zrakoplova; izlaganje štetnom zračenju) isti se nalaze u nezavidnoj poziciji.

Prof. Cécile Legros

Sveučilište Rouen — Normandy, Međunarodni institut za transportno pravo — IDIT, (Francuska)

Mogu li se osnovati odbori za tumačenje radi ujednačenog tumačenja međunarodnih konvencija u području transportnog prava?

Jedinstveno pravo podrazumijeva sve međunarodne pravne instrumente za koje je određena jednaka primjena u različitim državama.

Međunarodne konvencije u području privatnog prava imaju za cilj stvoriti pravila koja se jednako primjenjuju u državama ugovornicama kako bi se izbjegle razlike između domaćih zakonodavstava do čije bi primjene došlo putem pravila međunarodnog privatnog prava. Jedna od prednosti takvog sustava je smanjenje pravne nesigurnosti i poticanje razvoja međunarodne trgovine.

Međutim, usvajanje jedinstvenog sustava pravila nije učinkovito ako se ta pravila ne primjenjuju jednako od strane sudova u različitim zemljama ugovornicama konvencijâ. Već postoje raznovrsni primjeri neujednačenih primjena međunarodnih konvencija.

Glavni razlog postojanja različitih tumačenja je nedostatak međunarodnog suda koji bi imao nadležnost donositi obvezujuće odluke o pitanjima koja proizlaze iz konvencija. S obzirom na to da osnivanje takvog suda nije izgledno, trebala bi se razmotriti druga rješenja.

Ova rasprava tiče se svih konvencija, ali će posebna pozornost biti posvećena konvencijama iz područja transportnog prava.

Unutar različitih mogućih rješenja, trebalo bi razmotriti osnivanje odbora za tumačenje. Neke konvencije već sadrže odredbe o tome. Drugi pravni temelji mogu se pronaći u statutima međunarodnih transportnih organizacija.

Čak i ako se ne mogu pronaći pravni temelji, proučavanje privatnih inicijativa može poslužiti kao model za međunarodne transportne konvencije.

Svrha ove rasprave je razmatranje različitih razloga koji dovode do razlika u tumačenju međunarodnih transportnih konvencija, ali istodobno i predlaganje rješenja kako ih ukloniti. Posebnu pažnju posvetit će osnivanju odborišta za tumačenje konvencija.

Frédéric Letacq

Institut za međunarodno transportno pravo — IDIT, (Francuska)

Elektronski teretni list (e—CMR): Stvarnost, da, ali...

Cestovni sektor je bitna komponenta digitalne revolucije kojoj danas svjedočimo. Međunarodni cestovni prijevoz robe podliježe odredbama Ženevske konvencije (koja se također naziva CMR konvencija) od 19. svibnja 1956. godine. Izrada teretnog lista obvezna je u skladu s tom Konvencijom koju je ratificiralo 50 država.

Kako bi se pojednostavio prijevoz robe, 20. veljače 2008. usvojen je dodatni protokol CMR konvencije o elektronskom teretnom listu. Taj protokol dopušta zamjenu papirnog teretnog lista elektronskim.

1/Stvarnost

Stupanjem na snagu 5. lipnja 2011., ovaj dodatni protokol danas je ratificiran od strane 11 zemalja.

- Bugarska od 24. rujna 2010.
- Češka od 14. travnja 2011.
- Danska od 28. lipnja 2013.
- Estonija od 2. studenog 2016.
- Francuska od 5. listopada 2016.
- Latvija od 3. veljače 2010.
- Litva od 7. ožujka 2011.
- Nizozemska od 7. siječnja 2009.
- Slovačka od 21. veljače 2014.
- Španjolska od 11. svibnja 2011.
- Švicarska od 26. siječnja 2009.

E—CMR ima dvije glavne prednosti. U pogledu troškova, elektronski teretni list predstavlja poboljšanje jer uklanja upotrebu papira i omogućuje bolju i bržu organizaciju ubrzavanjem prijenosa i naplate. Također, u smislu transparentnosti, e—CMR ima druge prednosti kao što su informacije u stvarnom vremenu, točniji podaci i automatski prijenos podataka kompaniji.

E—CMR postaje stvarnost, ali je još uvijek ograničen u pogledu nekoliko aspekata. Korištenje e—CRM-a je ograničeno u geografskom i ugovornom pogledu, dok se u pogledu zaštite podataka i privatnosti e—CMR tek treba dokazati.

2/A Ograničeno geografsko polje primjene

Ako je protokol e—CMR na snazi, primjenjuje se samo između 11 zemalja potpisnica.

Danas, međunarodni prijevoz koji izlazi iz Hrvatske ili stiže u Hrvatsku zahtijeva papirnati teretni list u vozilu. Doista, Hrvatska, koja je ove godine pristupila DTS protokolu iz 1978., nije stranka CMR protokola: on se ne primjenjuje na njezinu teritoriju.



Nadalje, međunarodni prijevoz na temelju e-CMR-a moguć je između dvije zemlje potpisnice samo ako ne prelazi preko teritorija zemlje koja nije potpisnica. Cestovni prijevoznik ne može prijeći preko teritorija zemlje koja nameće papirnati teretni list u vozilu. Na primjer, međunarodni prijevoz na temelju e-CMR-a nije moguć između Bugarske i Francuske, Češke i Francuske, čak i ako je svaka od njih potpisnica protokola.

Zapravo, moguć je samo prekogranični prijevoz između dviju država potpisnica (npr. Slovačka/Češka ili Španjolska/Francuska), kao što je bio slučaj prvog eksperimenta u lipnju 2017. između gradova Huelva u Španjolskoj i Perpignana u Francuskoj (1300 km).

3/A Ograničena stvarnost u ugovornom smislu

Korištenje e-CMR-a zahtijeva sporazum stranaka s ugovorom o prijevozu s elektronskom razmjenom podataka. Potrebno je da stranke formaliziraju svoj odnos u pisanom obliku: moraju prihvatiti uporabu računalnog programa (specifični softver ili aplikaciju za preuzimanje) i elektronički potpis.

Osim ovog uvjeta, e-CMR zahtijeva da nacionalno zakonodavstvo pridaje istu pravnu vrijednost elektroničkim podacima i elektroničkom potpisu kao i potpisu u papirnatom i fizičkom obliku.

U Francuskoj je reforma Građanskog zakonika (članak 1366. pa nadalje) u pogledu dokaza ostvarila priznanje. Francusko pravo priznaje pravnu snagu elektroničkog pisanja i potpisa ako se autor može identificirati i ako uvjeti pohranjivanja štite cjelovitost dokumenata.

4/A Zaštita podataka i privatnosti: Ograničenja e-CMR-a

Korištenje inovativnih tehnologija komunikacije i digitalizacije omogućuje tri glavne aktivnosti. Omogućuje automatski unos podataka i istodobno razmjenu tih podataka sa sjedištem prijevozniknog poduzeća. Također omogućuje prikupljanje podataka s drugim informacijama iz vozila (globalni navigacijski satelitski sustav...).

Konačno, komunikacijske i digitalne inovativne tehnologije dopuštaju da se osigura mogućnost sljedivosti postupka.

Takve mogućnosti moraju biti u skladu s pravilima o zaštiti podataka i privatnosti.

Ta su načela pravno utemeljena zahvaljujući dvama temeljnim europskim tekstovima.

Zaštita podataka i briga o zaštiti privatnosti pravno je priznata u europskoj Uredbi o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka (Uredba EU 2016/79 od 27. travnja 2016.) i stavljanjem izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka).

Također, Direktiva 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. srpnja 2002. o obradi osobnih podataka i zaštiti privatnosti u sektoru elektroničkih komunikacija pruža pravnu osnovu za zaštitu podataka i privatnosti.

Ti zakonski tekstovi daju ključna načela koja omogućuju bilo kojoj privatnoj osobi da kontrolira svoje osobne podatke.

Posebice, vozač kamiona mora izričito prihvatiti upotrebu komunikacijskog sustava putem satelita kako bi sudjelovao u razvoju e-CMR-a. Pristanak vozača kamiona mora biti dobrovoljan, nedvosmislen i mora se temeljiti na upućenosti i informiranosti. Na taj će način biti potrebno revidirati ugovor o radu i, u slučaju potrebe, izraditi izmijenjeni koji je specifičan za tu namjenu.

5 / Stvarnost

Elektronski teretni list sadrži iste podatke kao i papirnati teretni list. Može biti dostupan u obliku aplikacije koja se može preuzeti ili softvera povezanog s računalnim programom prijevoznog poduzeća.

U tu svrhu već su razvijeni neki sustavi koji su u eksperimentalnoj fazi, posebice onaj što ga je razvio IRU (*International Road Union*) (*TransFollow*), kao i oni što su ih kreirale druge kompanije (*Dashdoc* koji je razvio *Truckfly* u Francuskoj, a *Suivo* je razvio *Value Engineers* u Belgiji).

Bez obzira na sustav (softver ili aplikacija), pouzdanost mora biti osigurana digitalnim, evidentiranim i ovjerenim potpisom. Digitalni potpis dokazuje da dokument nije izmijenjen od trenutka kada ga je potpisivao njezin autor, identificirana osoba, te da ga je jednako tako provjerila i potvrdila druga osoba koja je također identificirana.

U tom pogledu, Francuski institut za standardizaciju (AFNOR) objavio je u svibnju novu uredbu (NF Z42-026) kojom utvrđuje pojedinosti digitalizacijskih usluga kako bi digitalizirani dokumenti imali istu pravnu vrijednost kao i papirnati dokumenti.

6 / Postupak

Nakon zaključenja ugovora s kupcem, prijevoznik unosi podatke o prijevozu na posebnu web stranicu. Od tog trenutka informacije su dostupne svim sudionicima koji će imati pristupni kôd i lozinku za sigurnosnu aplikaciju.

Vozač opremljen pametnim telefonom ili tabletom i prepoznatljiv po SIM kartici svog telefona, unosi dodatne informacije (datum, vrijeme, težinu, broj paketa...). Ako je potrebno, može iznijeti primjedbe i snimati fotografije koje će biti priložene e-CMR-u u slikovnom ili PDF formatu. On prikuplja elektronički potpis pošiljatelja pomoću pisačke na zaslonu osjetljivom na dodir ili bljeskanjem QR koda koji omogućuje jedinstvenu i sigurnu identifikaciju. U ovom trenutku informacije se potvrđuju, a pošiljatelj ih više ne može izmijeniti i smjesta se prenose na posebnu web stranicu.

U svakom trenutku, svaka zainteresirana strana može biti svjesna napretka e-CMR-a, njegovog statusa i praćenja prijevoza.

U slučaju kontrole na cestama, vozač može prikazati e-CMR na zaslonu svog pametnog telefona ili tableta bez ispisa papira.

Nakon isporuke do konačnog odredišta, vozač dovršava e-CMR, kao što bi učinio na papirnatom teretnom listu i potvrđuje promjenu njegovog statusa (kopija primatelja) elektroničkim potpisom. Nakon toga primatelj ima sve informacije e-CMR-a.



Nakon provjere teretnog lista i prije potpisivanja, primatelj pak ima mogućnost izjaviti primjedbe i priložiti fotografije. Može se predložiti padajući popis (izbornik) kako bi se pojednostavio upis najčešćih primjedbi. Vozač prikuplja elektronički potpis primatelja na zaslonu ili *flash* kodom. Primatelj potvrđuje e-CMR i informacije se istovremeno pohranjuju na posebnoj web stranici.

Isporuka je na taj način dostavljena, dokazani su datumi i vremena kojima se okončava prijevoz i pretpostavka odgovornosti prijevoznika.

Miće Ljubenko

Odvjetničko društvo Ljubenko & partneri d.o.o., Zagreb, (Hrvatska)

Odgovornost marine kao luke nautičkog turizma

U Republici Hrvatskoj, ali i u inozemstvu, luke nautičkog turizma razvijale su se u relativno kratkom razdoblju i to u posljednjih par desetljeća s obzirom na razvoj samog nautičkog turizma. Specifičnost našeg zemljopisnog položaja uvjetovala je vrlo intenzivan razvoj djelatnosti luka nautičkog turizma u značajnom opsegu, a zbog čega nije bilo moguće dostatnoj mjeri pružiti zakonodavni i znanstveni doprinos koji bi primjereno pratio takvo stanje.

S pravnog aspekta, ali i s aspekta poslovnog razumijevanja, nije jasno zaživjela percepcija što se točno ima smatrati djelatnošću luke nautičkog turizma, a osobito su neusklađena teorijska i praktična mišljenja u pogledu materijalne odgovornosti luka nautičkog turizma. Naime, sam pojam luke nautičkog turizma i u službenoj komunikaciji nerijetko potiče određeno nerazumijevanje s obzirom da bi se mogao poistovjetiti isključivo s pojmom marina, a što formalno nije ispravno. To stoga jer luke nautičkog turizma pretežito jesu marine, ali sukladno formalnoj podjeli to mogu biti još i sidrišta, odlagališta plovni objekata kao i suhe marine. Smatramo korisnim naglasiti koliziju u razumijevanju smisla pojma „marina” u formalnom i praktičnom aspektu. Radi boljeg razumijevanja ovaj će biti usmjeren na odgovornost marina. Pri tome valja uzeti u obzir da pojam marina ima dvojako značenje: neovisno o formalnom određenju, kao jedna od luka nautičkog turizma, važno je naglasiti da marina u poslovno organizacijskom smislu u pravilu predstavlja — marine i suhe marine. To znači da u poslovnom smislu marine u pravilu ne obavljaju djelatnost sidrišta i odlagališta plovni objekata. Izgledno je da bi ubuduće bilo korisno razmotriti je li potrebno uskladiti formalnu podjelu i terminologiju sa stvarnom podjelom i terminologijom kako se ona koristi u gospodarstvu.

Ovim radom autor će analizirati pitanja materijalne odgovornosti luka nautičkog turizma s aspekta marine kao dominirajućeg tipa luke nautičkog turizma kod nas i u svijetu koja u svom sastavu ima više različito povezanih atraktivnih i naplatnih uslužnih elemenata za sve sudionike. Ta pitanja osobito su značajna u širem smislu zato što ne postoji sustavno formalno uređenje prava i obveza

marina. S druge strane, povećanje opsega gospodarskih aktivnosti na tom području uzrokuje moguću potrebu primjene pravnih pravila na tom području, a kako bi se povećala pravna sigurnost svih sudionika.

U radu će se nadalje razmotriti koje sve luke pružaju uslugu veza za brodice i jahte. Svakako da marine takvu uslugu nude kao svoju osnovnu djelatnost. Međutim, uvidom u podatke o broju registriranih brodica i jahti na hrvatsku zastavu u odnosu na broj vozova koji posjeduju marine, razvidno je da veći dio tih plovni objekata uslugu veza koristi izvan marina. U pravilu je usluga veza također formalnog i naplatnog karaktera. To je pitanje važno kako bi se mogla pravilno i sveobuhvatno razmotriti odgovornost marina kao jednog od pružatelja usluge veza. Sadašnje formalnopravno uređenje ne usmjerava ovdje razmatranu materiju odgovornosti marina ni na koji način podoban za zauzimanje određenog pravnog shvaćanja. Sada postoje brojna pravna shvaćanja koja su uvjetovana mnoštvom različitih ugovornih uređenja, a čime se stvara određena pravna nesigurnost i neusklađenost u primjeni za sve relevantne subjekte. U smislu uvodne usporedbe moguće je istaknuti da su prava i obveze luke temeljito i zakonski u dugom periodu uređena, dok s druge strane, takvo uređenje za marine ne postoji. Pri ocjenjivanju odgovornosti marina autor će analizu usmjeriti isključivo na građansko-pravni aspekt, ne analizirajući pitanje kaznenopravne ili prekršajne odgovornosti marina.

Materijalnu odgovornost razmotrit ćemo sa stajališta ugovorne i izvanugovorne odgovornosti. Pritom ugovornu odgovornost određuje složeni pravni aspekt inominatnog ugovora o vezi, a koji se u pravilu proširuje kroz formu općih uvjeta osiguranja. S druge strane, izvanugovornu odgovornost određuje više čimbenika pri čemu nije moguće izostaviti utvrđenje pravila struke kao temeljnog kriterija za ocjenu protupravnosti mogućih propusta marine. Ocjena te odgovornosti, slijedom navedenog, pretpostavlja složenu primjenu više različitih propisa koji svaki za sebe samo u pojedinim segmentima uređuju ovo područje. Autor će prikazati analizu našeg zakonodavnog okvira te komparativna rješenja općih uvjeta ugovora, te kroz rad iznijeti prijedloge vezane za uređenje općih uvjeta poslovanja i podzakonskih akata povezanih s pitanjem materijalne odgovornosti luka nautičkog turizma.

Doc. dr. sc. Mišo Mudrić

Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, (Hrvatska)

Ugovor o gradnji broda — raznovrstan pravni okvir

Izlaganje i rad istražiti će pitanje Garantnog perioda, koji se kao institut redovito pojavljuje u standardnim obrascima ugovora o gradnji broda, i općih pravila o odgovornosti za štetu što su dostupna kroz hrvatsko zakonodavstvo (kontinentalna pravna tradicija).

Proces brodogradnje sadrži postupni prijelaz iz pune odgovornosti, preko ograničene odgovornosti, do potpunog



izostanka odgovornosti brodograditelja za štetu. Općenito, tijekom procesa brodogradnje brodograditelj zadržava punu odgovornost za štetu, što je dodatno osnaženo kontinuiranim nadzorom od strane kupca i klasifikacijskog društva. Prethodno isporuci broda, potrebno je učiniti čitav niz operacija testiranja koje se zaključuju konačnom probnom plovidbom broda i ishođenjem klase broda. Uspješna plovidba broda i ishođenje klase broda obično označavaju ispunjenje glavne ugovorne obveze brodograditelja. U praksi, nakon tog trenutka, veći dio odgovornosti za štetu prelazi na kupca, dok brodograditelj značajno ograničava svoju izloženost odgovornosti kroz mehanizam Garantnog perioda. Ugovorna klauzula o garantnom periodu obično uključuje i vremenski raspon važenja do jedne godine, te se istekom naznačenog vremena postavlja pitanje je li kupac i dalje u mogućnost potraživati daljnju ili drugu vrstu naknade štete.

Garantni period postavlja različite obveze ugovornim strankama. Kupac je, općenito, u obvezi pružanja dužne pažnje prilikom održavanja broda nakon preuzimanja te korištenja broda u očekivanu svrhu (temeljem specifikacija iz ugovora). Brodograditelj, općenito, tijekom razdoblja od jedne godine nakon predaje broda prihvaća dodatnu odgovornost da, pod uvjetom da je uredno obaviješten (do 30 dana od nastanka štete), omogućiti zamjenu oštećenih dijelova i opreme odnosno ostale opreme (za što se izdaje novi Garantni period do 18 mjeseci od trenutka predaje broda), te učini popravke ili plati za učinjene popravke broda (u dogovoru s kupcem). Brodograditelj nije odgovoran za: zakašnjenje; mane broda koje nisu predviđene u ugovornoj klauzuli o garantnom periodu; izravnu ili neizravnu štetu; te troškove i gubitke (primjerice, gubitak vremena, gubitak zarade, troškovi prekostojnica, troškovi luke). Istekom navedenog roka od godine dana, više nije moguće, u skladu s ugovorom koji sadrži ugovornu klauzulu o garantnom periodu, putem pravnih mehanizama osigurati naknadu štete. Također, ugovorna klauzula o garantnom periodu obično sadrži precizne odredbe kojima se mehanizam garantnog perioda postavlja na prioriteto mjesto u odnosu na sve zakonske ili običajne uvjete. U slučaju da je brodograditelj primio jamstva od različitih podizvođača uključenih u proces brodogradnje, takva se jamstva prenose na kupca nakon što je garantni period istekao.

Kako bi se istražila moguća primjena općih pravila o odgovornosti za štetu na navedenu ugovornu klauzulu o garantnom periodu, analizirati će se hipotetski scenarij. Proces brodogradnje je uspješno dovršen, postignut uz okrilje kontinuiranog nadzora svih sudionika, uspješnih pojedinačnih operacija testiranja, uspješnu probnu plovidbu i ishođenu klasu broda. Brodograditelj je predao brod, kupac je platio cijenu, te je brod krenuo provoditi očekivanu trgovačku aktivnosti. Nakon nekoliko mjeseci neprekinute plovidbe, brod je pretrpio ozbiljan kvar opreme (primjerice, kvar glavnog ili pomoćnog motora) zbog neispravnog dijela. Glavni/pomoćni motor je isporučen od strane proizvođača kojeg je izabrao kupac kroz Listu proizvođača, dok je neispravan dio (koji je uzrokovao štetu na glavnom/pomoćnom motoru) isporučen od strane trećeg proizvođača (koji nije imenovan od strane kupca

kroz Listu proizvođača) proizvođaču glavnog/pomoćnog motora. Lista proizvođača je aneks ugovora o gradnji broda te je brodograditelj dužan pribavljati precizirane materijale i opremu od imenovanih proizvođača i ostalih pružatelja određene usluge.

Zapovjednik broda je usmjerio brod u obližnju luku na popravak, a kupac (brodovlasnik) je pretrpio različite troškove i štetu, uključujući: troškove tegljenja, troškove popravka, gubitak vremena, gubitak zarade i druge povezane troškove (uključujući troškove posade, troškove goriva, troškove opskrbe i sl.). Kako se incident dogodio za vrijeme trajanja garantnog perioda, kupac je odmah obavijestio brodograditelja koji je odaslao zamjenske dijelove te pristao snositi određeni dio troškova. Kako visina nadoknađenih troškova ne pokriva sve troškove, kupac sada razmatra mogućnost naknade ostalih troškova i šteta od brodograditelja.

Hrvatski Pomorski zakonik (PZ) sadrži posebna pravila o ugovoru o gradnji broda (rijeđak primjer gdje se ugovor o gradnji broda posebno uređuje kao *sui generis* ugovor). U skladu s čl. 430. PZ, brodograditelj je u obvezi izgraditi brod, a kupac je u obvezi platiti cijenu. U čl. 433. PZ određuje se objektivna odgovornost brodograditelja kao standard postupanja (*načelo objektivne odgovornosti*) te nameće obveza da se gradnja broda izvrši u skladu s ugovorom i pravilima struke. Izgrađeni brod, stoga, mora zadovoljavati sva očekivanja u vezi sposobnosti broda za plovidbu i ishođenje klase broda. Iznimka od načela objektivne odgovornosti (čl. 435. PZ) je, međutim, dostupna u slučaju da su materijali i oprema pribavljeni od proizvođača i ostalih pružatelja koje je odredio kupac. U slučaju kvara navedenih materijala i opreme, brodograditeljeva odgovornost se pretpostavlja (*načelo pretpostavljene krivnje*), te se brodograditelj može osloboditi odgovornosti ako dokaže da se kvarovi nisu mogli izbjeći uporabom dužne pažnje (standard profesionalne pažnje, u skladu s *lex generalis*, Zakon o obveznim odnosima (ZOO, čl. 10.)). U skladu s čl. 438. PZ, svi vidljivi (materijalni) nedostaci moraju se prijaviti prethodno isporuci broda, pri čemu brodograditelj pridržava odgovornost za takve nedostatke. U slučaju skrivenih nedostataka (čl. 439. PZ), odgovornost brodograditelja je ograničena na razdoblje od godine dana od predaje broda (čl. 411. PZ).

Predstojeća pitanja, između ostaloga, uključuju slijedeća dva problema: (a) u vezi materijala i opreme (uključujući ključnu opremu) koje koriste proizvođači koje je imenovao kupac kroz Listu proizvođača, jesu li treći proizvođači takvih materijala i opreme izravno odgovorni kupcu, imenovanom proizvođaču kroz Listu proizvođača, i/ili brodograditelju?; te, (b) je li brodograditelj odgovoran za izbor trećih proizvođača materijala i opreme (uključujući ključnu opremu), koji vrše imenovani proizvođači (Lista proizvođača), u smislu preduvjeta kvalitete? Kako bi se ponudio odgovor na navedena i povezana pitanja, predstojeće izlaganje i rad pružiti će dubinsku (i, kada je prikladno, komparativnu) analizu relevantnog primarnog (PZ) i sekundarnog (ZOO) zakonodavstva i prakse, s posebnim osvrtom na opći pravni okvir (kako je regulirano kroz ZOO) ugovora o kupoprodaji, ugovora o djelu i od-



govornosti za neispravan proizvod, te njihovu primjenu na naznačen hipotetski scenarij. Dodatno, predstojeća analiza će procijeniti druge moguće probleme, temeljem naznačenog hipotetskog slučaja, koji mogu nastupiti kada se koriste standardni obrasci ugovora o gradnji broda, koji se temelje na engleskom pravu i engleskoj sudskoj praksi, u kontinentalnom pravnom okruženju, kao što je slučaj s hrvatskim zakonskim pravnim okvirom i dostupnom sudskom praksom.

Dr. sc. Adriana Vincenza Padovan

Jadranski zavod, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, (Hrvatska)

Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine

U ovom se radu autorica bavi pravnom problematikom vezanom uz privremenu mjeru zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudovima u svrhu osiguranja potraživanja koncesionara luke nautičkog turizma, kao što su tražbina naknade za vez, tražbine s osnova opskrbe jahte električnom energijom, vodom, gorivom, rukovanja otpadom, popravka ili održavanja jahte te drugih sličnih usluga koje koncesionar luke nautičkog turizma pruža vlasnicima i korisnicima jahti na vezu u luci nautičkog turizma.

Autorica proučava praksu domaćih trgovačkih sudova nadležnih za određivanje privremene mjere zaustavljanja jahte, te analizira relevantno pozitivno pravo koje uređuje pitanja ovrhe i osiguranja na brodu, a koje se odnosi i na privremeno zaustavljanje jahte radi osiguranja pomorskih tražbina, posebno u svjetlu problematike osiguranja i u konačnici namirenja tražbina koncesionara luke nautičkog turizma.

Osobit interes usmjeren je na pitanje mogu li se tražbine koncesionara luke nautičkog turizma smatrati pomorskim tražbinama u smislu odredbi hrvatskog Pomorskog zakonika, odnosno Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju brodova iz 1952, s obzirom da je Hrvatska stranka te konvencije. Nadalje, pažnja se posvećuje i pitanju jesu li pojedine tražbine koncesionara luke nautičkog turizma zaštićene pomorskim privilegijem sukladno odredbama Pomorskog zakonika. U cilju vjerne interpretacije relevantnih zakonskih i konvencijskih odredbi, u radu se pruža kraći osvrt i na povijesnu pozadinu i razvoj odnosnih odredbi, osobito imajući u vidu da se odredbe Pomorskog zakonika o pomorskim privilegijima i o privremenoj mjeri zaustavljanja broda oslanjaju na odnosne odredbe Međunarodne konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993 te Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju brodova iz 1952. Kroz kritičku analizu relevantne sudske prakse i mjerodavnog prava, autorica nastoji pružiti primjerene prijedloge *de lege fe-*

renda koji odražavaju interes da se zaštiti položaj koncesionara luke nautičkog turizma kao vjerovnika, a s obzirom na stratešku orijentaciju Hrvatske prema daljnjem razvoju nautičkog turizma.

U okviru ovog istraživanja, potrebno je osvrnuti se i na povezanu problematiku mjerodavnog prava i nadležnosti što dodatno komplicira pokušaj davanja konkretnih odgovora i pojašnjenja pitanja razmatranih u ovom radu. S tim u vezi, potrebno je analizirati opseg primjene Konvencije o zaustavljanju brodova iz 1952., odnosno relevantnih odredbi Pomorskog zakonika kad su u pitanju pravni odnosi s međunarodnim elementom.

U cilju kvalitetnije argumentacije i čim bolje utemeljenih prijedloga *de lege ferenda*, autorica daje i kratak osvrt na pojedina legislativna rješenja iz komparativnog prava te na Međunarodnu konvenciju o zaustavljanju brodova iz 1999.

Predmet ovog istraživanja postaje sve važniji u svjetlu usmjeravanja Hrvatske prema daljnjem razvoju nautičkog turizma i planiranju povećanja kapaciteta nautičkih vezova. Položaj koncesionara luke nautičkog turizma u današnje vrijeme dobiva opći gospodarski značaj te zaslužuje posebnu pažnju s raznih aspekata. Ovaj rad usmjeren je na jedan vrlo uzak, ali praktično veoma važan vid toga položaja. On želi istražiti i razjasniti pravne probleme s kojima se koncesionari luka nautičkog turizma susreću u situacijama kada radi osiguranja i u konačnici namirenja svojih tražbina pokušaju zaustaviti plovilo u odnosu na koje je usluga pružena.

Riječ je o praktično najatraktivnijem i potencijalno najefikasnijem načinu ostvarenja njihovih potraživanja. S tim u vezi, zabrinjavajuće je uvidjeti koliki su razmjeri pravne nesigurnosti koja okružuje promatranu tematiku, pa se ovim radom želi doprinijeti postizanju veće pravne sigurnosti, a osobito usuglašavanju domaće sudske prakse.

Prof. dr. sc. María Victoria Petit Lavall

Dr. sc. Achim Puetz

Institut za transportno pravo, Sveučilište Jaume I Castellon, (Španjolska)

Žestoka ili nepoštena konkurencija u cestovnom prijevozu putnika?

Posljednjih godina su se u mnogim zemljama, uključujući Španjolsku, pojavili novi pružatelji usluga u području cestovnog putničkog prijevoza koji djeluju putem Interneta, kao što su *BlaBlaCar*, *Uber* ili *Cabify*. Ovi pružatelji usluga djeluju kao posrednici između korisnika koji su zainteresirani za prijevoz i vozače koji obavljaju prijevoz vlastitim vozilima. Tako praktički svatko tko posjeduje vozilo i spreman je to učiniti, može djelovati kao prijevoznik na tim platformama.

Takvi pružatelji usluga uglavnom funkcioniraju na sljedeći



način: povezuju vozače i korisnike putem svoje web stranice; pritom stvaraju određene alate, kao što su aplikacije za pametne telefone i tablete, kako za vozače tako i za korisnike; te naposljetku, iako je u početku posredovanje nekih pružatelja usluga bilo naizgled besplatno, u određenom trenutku počinju centralizirati plaćanja koja se sada trebaju izvršiti putem njihovih platformi i uzimaju postotak nagrade koju je zaradio bilo koji od vozača.

Profesionalna transportna industrija reagirala je na nastanak ove nove tržišne konkurencije koja kombinira tehnologiju, privatni prijevoz i različite opcije dijeljenja automobila, posebice zbog manjih troškova za korisnike u usporedbi s onima koje se naplaćuju službenim sredstvima javnog prijevoza (taksiji, autobusi, itd.).

Glavno pitanje pri analizi novih platformi jest pitanje dopuštenosti. Argumenti izneseni protiv njihovih aktivnosti su raznoliki, ali su uglavnom utemeljeni na suzbijanju nepoštene konkurencije. Prijevoz putnika zaista podliježe strogim propisima u gotovo svim zemljama svijeta, a proces liberalizacije je spor. Nasuprot tome, novi pružatelji usluga prijevoza i vozači automobila ne podliježu zakonskim propisima o pristupu profesiji i njihovoj primjeni koja danas upravlja tržištem; uz to, neprofesionalni vozači automobila ne plaćaju poreze koji se naplaćuju profesionalnim prijevoznicima (neformalna ekonomija).

Davatelji usluga (i vozači i korisnici koji su s njima povezani) osporili su taj argument istaknuvši kako je to manifestacija tzv. ekonomije dijeljenja ili suradničke potrošnje: oni povezuju privatne pojedince (potrošače) koji dijele vozilo radi uštede troškova, a vozila učinkovitije koriste. Nadalje, smanjenjem prometa u gradovima, također se očituje korist po pitanju okoliša. Konačno, nije moguće ukinuti nove poslovne mogućnosti koje rezultiraju većom konkurencijom koja je plodonosna i korisna za potrošače, zbog povećane dostupnosti vozila, smanjenja vremena čekanja, nižih cijena, bolje kvalitete i unapređenja inovacija. Međutim, vrlo je upitno radi li se o istinskom slučaju zajedničke, suradničke potrošnje, pri čemu je jedini cilj podijeliti troškove prijevoza među pojedincima.

Kontroverza pridonosi popularnosti. Što se tiče Španjolske, nadležno tijelo za zaštitu tržišnog natjecanja i tržište vidi vrijednost u liberalizaciji sektora, iako su njegovo izvješće o "novim modelima pružatelja usluga i ekonomiji dijeljenja" objavljeno 11. ožujka 2016. godine snažno kritizirali predstavnici reguliranih sektora. U međuvremenu, predmet se nalazi i u sudskom postupku: 9. prosinca 2014. Trgovački sud br. 2 iz Madrida naložio je zatvaranje internetske stranice *Uber* kao privremenu mjeru, a odluka je potvrđena 2015. godine, upravo zbog nepoštenog tržišnog natjecanja. Slično tome, podneseno je nekoliko tužbi protiv *BlaBlaCar* i *Cabify*. Čini se, međutim, da je njihova konačna sudbina u rukama Europske unije, budući da je sudac Trgovačkog suda u Madridu broj 2 odlučio prekinuti suđenje i postaviti prethodno pitanje Sudu Europske unije u Luksemburgu.

Odgovarajuće zakonodavne intervencije su stoga neophodne, a bilo bi poželjno računati na europsku regulaciju, a ne na nacionalnu, budući da to pitanje konačno utječe

na temeljne slobode kao što su sloboda poslovnog nastana i sloboda pružanja usluga.

Dr. sc. Marija Pijaca

Pomorski odjel Sveučilišta u Zadru, (Hrvatska)

Osiguranje vozarine kod brodarskih ugovora — rješenja nacionalnih pravnih propisa i institutskih klauzula

Predmet osiguranja kod prijevoza stvari morem mogu biti različiti interesi brodarka i naručitelja prijevoza, npr. materijalna dobra (brod, teret), osobe, pravni odnosi (tražbine, dugovanja, izdaci, troškovi, odgovornost, izmakla dobit). Kod brodarskih ugovora (*charter parties*), kao vrste ugovora o prijevozu stvari morem, brodar koji je nositelj plovidbenog pothvata, uz mnoga prava i obveze ima materijalni i pravno opravdani interes osiguranja broda (*hull and machinery*) i odgovornosti (*P&I rizici*). Uz osiguranje broda i odgovornosti, brodar također ima imovinski interes i za osiguranje vozarine (*freight insurance*). Važnost ove vrste osiguranja posebna je zbog uloge vozarine, budući da je vozarina osnovna ekonomska svrha brodarskog ugovora tj. ekonomska cijena za iskorištavanje broda. Prema tome, osiguranje vozarine jedan je od oblika pomorskog osiguranja u kojem je predmet osiguranja vozarina izložena opasnosti uobičajenih pomorskih, a ponekad i ratnih te ostalih rizika. Brodar iz različitih razloga može za vrijeme trajanja brodarskog ugovora biti spriječen ostvariti svoju ugovornu obvezu prijevoza stvari i naplatiti vozarinu, pa u odnosu na taj rizik ima interes za osiguranje vozarine. Osigurljiv interes brodar ima i kada osnovano očekuje prihod od budućeg poslovanja broda, npr. kod sklapanja brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod (*time charter*) postoji mogućnost da brodar pretrpi gubitak vozarine određene po jedinici vremena, jer je brod radi popravka nastalih oštećenja bio određeno vrijeme izvan upotrebe, pa je logičan interes brodarka za osiguranje vozarine.

Iako brojna literatura s područja pomorskog prava ukazuje na postojanje znanstvenog zanimanja za pojedinim aspektima pomorskog osiguranja, iz pregleda dosadašnjih istraživanja proizlazi da su teme posvećene osiguranju vozarine kod brodarskog ugovora nedovoljno zastupljene. Iz toga razloga smatrali smo potrebnim pomno istražiti relevantna pravna pitanja osiguranja vozarine kod predmetnog ugovora na način da na jednom mjestu obuhvatimo njegove zakonske i autonomne pravne izvore. Prema tome, temeljni cilj ovoga rada je proučavanje i analiza svih važnih pravnih pitanja osiguranja vozarine kod naznačenih ugovora unutar hrvatskog zakonskog okvira, odredaba institutskih klauzula i poredbenopravnih zakonskih propisa. Istaknut će se pitanja trenutne kvalitete pravnog uređenja osiguranja vozarine i tendencije njegova budućeg razvitka.

U svrhu ostvarenja cilja, u radu se opširnije utvrđuju te-



meljna obilježja brodarskog ugovora i glavna prava te obveze stranaka ovog ugovornog odnosa, brodarka i naručitelja. Zatim se definira pojam vozarine i objašnjava koja stranka iz brodarskog ugovora ima materijalni interes za osiguranje vozarine. Utvrđuje se pojam osiguranja vozarine i pojedinačno izlažu značajke postojanja materijalnog interesa za njezino osiguranje na strani broda i tereta kojeg se prevozi. Ističu se i osnovni načini osiguranja interesa u odnosu na vozarinu — osiguranje vozarine u okviru osiguranja broda, tereta ili sklapanje posebnog ugovora o osiguranju vozarine. Navodi se i koji se od ovih načina osiguranja vozarine najčešće ugovara u praksi. U nastavku rada provodi se detaljna raščlamba sadržaja odredaba o osiguranju vozarine prema Pomorskom zakoniku, a posebno se problematiziraju pitanja gubitka vozarine zbog potpunog gubitka tereta i određivanje visine naknade iz osiguranja. Analiziraju se i posebne institutske klauzule za osiguranje vozarine od pomorskih rizika: *Institute Time Clauses — Freight*, 1/10/83 i *Institute Voyage Clauses — Freight*, 1/10/83., a u tom kontekstu i klauzule za osiguranje vozarine od ratnih rizika i rizika štrajka: *Institute War and Strikes Clauses, Freight — Time*, 1/10/83 i *Institute War and Strikes Clauses, Freight — Voyage*, 1/10/83. Rad obuhvaća i analizu odredaba institutskih klauzula za osiguranje brodova iz 1995. godine, koje također sadrže uvjete za osiguranje vozarine. Komparativno se analiziraju pravni propisi o osiguranju vozarine poredbenog prava (npr. engleski *Marine Insurance Act*, 1906., australski *Marine Insurance Act*, 1909.) U zaključku se upućuje na najvažnije odredbe Pomorskoga zakonika, institutskih klauzula i poredbenopravnih propisa u normiranju osiguranja vozarine kod brodarskih ugovora, a obrazlaže se i kvaliteta normiranja osiguranja vozarine sa stajališta izabranih zakonskih propisa i institutskih klauzula. Iznosi se i kritička ocjena kvalitete pravnog uređenja osiguranja vozarine te predlažu mjere za njezinu daljnju nadogradnju unutar odredaba izabranih zakona i institutskih klauzula.

Dr. sc. Nikola Popović

Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti (HAKOM), Zagreb, (Hrvatska)

Vertikalna integracija u željeznici pro et contra

U različitim mrežnim djelatnostima, pa tako i u sektoru željeznice, postavlja se pitanje je li potrebno i na koji način odvajati funkciju upravljanja mrežnom tj. željezničkom infrastrukturom od funkcije pružanja usluge tj. željezničkog prometa? Koje su koristi od očuvanja ovih funkcija pri jednom ili razdvajanja pri više pravnih entiteta odnosno nekih međurješenja? U prvom slučaju, tj. vertikalne integracije funkcije upravljanja infrastrukturom i funkcije pružanja usluga prijevoza, smatra se da postoji rizik od narušavanja tržišnog natjecanja odnosno potencijalne diskriminacije konkurenata u prijevoznim uslugama, dok u drugom slučaju tj. vertikalnog razdvajanja, smatra se da nestaju određene organizacijske i operativne sinergije u željeznici,

te mogu porasti troškovi. Povijesni poduzetnik u željeznici je integrirano društvo koje raspolaže i željezničkom infrastrukturom i voznim parkom potrebnim za prijevoz roba i putnika. Liberalizacijom prijevoznih željezničkih usluga, novi prijevoznici trebaju imati ravnopravan pristup željezničkoj infrastrukturi koja za njih predstavlja osnovno sredstvo rada (*essential facility*). Općenito to su infrastrukture i mreže koje nije tehnički jednostavno ni financijski isplativo ponovo graditi a nalaze se u svim mrežnim djelatnostima, elektroničkim komunikacijama, energetici, prometu i dr. Upravitelj takve infrastrukture, kada istodobno djeluje na susjednim tržištima, primjerice tržištu teretnog željezničkog prijevoza, može biti ponukan otežati pristup željezničkoj infrastrukturi kako bi zaštitio prijevozniki segment svog poslovanja (*foreclosure*). Propisi o zaštiti tržišnog natjecanja i regulaciji mrežnih djelatnosti kao i mjerodavna regulatorna tijela koja ih provode imaju za cilj dati pravo svakom poduzetniku tj. željezničkom prijevozniku, da ravnopravno koristi željezničku infrastrukturu i prateće željezničke usluge koje su mu neophodne za rad i takmičenje za krajnje korisnike. Gotovo svaki razgovor o željezničkom prometu kao važnoj društveno-gospodarskoj djelatnosti u zemljama Europske unije, dotakne se nedovoljne zastupljenosti i ekonomske učinkovitosti ovog sektora u posljednjih nekoliko desetljeća. Stoga su u fokusu sektora željeznice teme financijske stabilnosti, održivosti investicija, rasta produktivnosti zaposlenih i dr. Željeznički promet uglavnom ne pobuđuje priželjkivani interes korisnika u putničkom i teretnom segmentu, često je financijski zavisn od javnih izvora financiranja i razmjerno polako razvija svoju međunarodnu prometnu atraktivnost putem uspostave transeuropskih željezničkih koridora. Jedan objektivni dio razloga povijesne stagnacije sektora su pojava novih prometnih sredstava dostupnih široj populaciji kako za privatne tako i za gospodarske svrhe, dovoljno je samo spomenuti ekspanziju cestovnog teretnog i putničkog prijevoza (autobusi, kamioni, osobna vozila) ili gustog zračnog i plovnog prometa. Drugi subjektivni dio razloga počiva u prometnoj politici država članica u smislu pozicioniranja željeznice u odnosu na druge konkurentne grane prijevoza, te o ulozi države koja je u pravilu vlasnik željezničke infrastrukture, ali često i vlasnik povijesnih željezničkih prijevoznika. Ukratko, može se ustvrditi da željeznički sektor tradicionalno obilježava skromna ekonomska učinkovitost i posljedično njegova s intermodalnog prometnog aspekta — nekonkurentnost. Primjetna je utoliko potreba za reformom željezničkog sektora kako bi se veći dio troškova podmirivao komercijalno s tržišta uz manje oslanjanja na ograničena javna sredstva. Strukturne promjene ovise o odabranom modelu konkurencije i regulacije tržišta. U bitnome razlikuje se konkurencija na tržištu između vertikalno integriranih željezničkih društava (*source/destination competition in the market*) od konkurencije na tržištu između željezničkih prijevoznika na temelju prava pristupa (*access competition in the market*) te konkurencije za tržište između putničkih željezničkih prijevoznika (*competition for the market*). Prvi oblik konkurencije pretpostavlja postojanje konkurentnih željezničkih pravaca, tj. infrastrukturnu zamjenjivost između istih polazišnih i odredišnih destinacija (*interchangeability*). Takav model zastupljen je u sjevernoj Americi. Drugi model je uobičajen u Europskoj uniji za



liberalizaciju i razvoj tržišta teretnog željezničkog prometa. Treći model je također zastupljen u EU kao način razvoja konkurencije u putničkom prometu. Suština funkcije regulacije tržišta u odnosu na mrežne industrije, pa tako i željeznicu, koje su prošle put od državnog monopola do slobodnog tržišta, može se slobodnim riječima opisati kao potraga za ekonomskom efikasnošću uz adekvatnu dostupnost usluga od općeg gospodarskog interesa. Naime u vrijeme *de jure* ili *de facto* monopola u djelatnostima s naglašenom ekonomijom obujma i/ili opsega, monopolisti mogu nametnuti veće cijene potrošačima ili im isporučivati usluge umanjene kvalitete. Uloga tržišnih regulatora je to spriječiti ili dovođenjem novih poduzetnika tj. tržišnog natjecanja ili regulatornom intervencijom na bilateralnoj razini s poduzetnikom monopolistom odnosno poduzetnikom u vladajućem položaju. U potonjem slučaju, regulacija je poticajno usmjerena (*incentive regulation*) na poduzetnika s ciljem povećanja njegove ekonomske efikasnosti. Na razini EU-a očekuje se da upravo zajedničko tržište prijevoznih usluga kroz jačanje prekogranične konkurencije može dati doprinos strukturnim reformama u državama članicama, revitalizaciji i atraktivnosti željezničkog prometa u odnosu na konkurentne grane prijevoza. Tome doprinosi kontinuirana pravna harmonizacija i tehničko-tehnološka standardizacija željezničkog prometnog sustava tj. interoperabilnosti u EU, putem sukcesivnih željezničkih paketa od 2001. do danas. Polazeći od navedenog, u radu se sagledava *pro et contra* vertikalna integracija odnosno vertikalno odvajanje upravitelja željezničke infrastrukture u odnosu na željezničke prijevoznike, kao sredstvo razvoja konkurencije i željezničkog prometa.

Martina Prpić

Tomislav Sadrić

odvjetničko društvo Kovačević, Prpić, Simeunović
(Hrvatska)

Otvorenost hrvatskog pravnog okvira inovacijama u cestovnom prijevozu putnika

Proteklih godina na svjetskim tržištima došlo je do pojave novih, brzorastućih poslovnih modela u sektoru pružanja prijevoznih usluga. Navedena je pojava u velikoj mjeri promijenila dotad ustaljena shvaćanja u pogledu cestovnog prijevoza putnika, tako što su uobičajeni poslovni modeli poljuljani, a ponegdje i ugroženi uslijed konkurencije poduzetnika koji koriste inovativne modele poslovanja, bazirane na suvremenoj tehnologiji i načelima ekonomije dijeljenja (*sharing economy*). Novi poslovni modeli nisu ostali ograničeni unutar tržišta na kojima su se izvorno pojavili, već su se na valu inicijalnog poslovnog uspjeha raširili po svim relevantnijim nacionalnim i regionalnim tržištima. U posljednje vrijeme i u Hrvatskoj su se pojavili poduzetnici koji svoje poslo-

vanje temelje na suvremenoj tehnologiji i inovativnim poslovnim modelima, nudeći potrošačima usluge prijevoza bitno različite od ustaljenih prijevoznih usluga. Budući da se inovativni modeli pružanja prijevoznih usluga na svjetskoj razini više ne mogu smatrati prolaznim trendom, te je uslijed toga sasvim izvjesno da se cestovni prijevoz putnika permanentno promijenio, potrebno je ispitati u kojoj je mjeri hrvatski pravni okvir otvoren usvajanju suvremenih prijevoznih praksi. U tom smislu nužno je analizirati propise kojima je uređen cestovni prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj, kako bi se uočilo postoji li *de lege lata* prostor za implementaciju suvremenih prijevoznih modela u hrvatsko poslovno okruženje, opterećuju li nove poduzetnike pretjerane administrativne barijere pri ulasku na tržište prijevoznih usluga te jesu li potrebne normativne korekcije kako bi se suvremeni poslovni modeli neometano primjenjivali u Hrvatskoj. Temeljni pravni izvor u pogledu cestovnog prijevoza putnika u Republici Hrvatskoj je Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine 82/13, dalje u tekstu: Zakon o prijevozu). Tim su propisom u pogledu prijevoza putnika određeni uvjeti i način obavljanja djelatnosti, na način da su propisani uvjeti obavljanja djelatnosti za vozače i vozila, regulirana pravila o izdavanju licencija i dozvola te su definirane vrste prijevoza putnika, uz navođenje posebnih pretpostavki koje poduzetnik mora ispuniti da bi mogao obavljati pojedinu vrstu prijevoza. Analiza odredaba Zakona o prijevozu pokazuje da je cestovni prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj reguliran kao zatvoreni i kruti sustav koji se u velikoj mjeri temelji na javnopravnim ograničenjima tržišne utakmice, u vidu različitih dozvola i licencija koje poduzetnik mora ishoditi kako bi mogao pružati prijevozne usluge. Zakonom definirane vrste prijevoza u određenom smislu mogu se promatrati kao *numerus clausus*, izvan kojega nije dopušteno obavljati djelatnost prijevoza putnika. Takva zatvorena lista dopuštenih vrsta prijevoza uz spomenuta javnopravna ograničenja dodatno otežava razvoj inovativnog poduzetničkog pristupa u sektoru prijevoza. Navedene zakonske odredbe u biti predstavljaju administrativne prepreke ulasku novih poduzetnika na tržište te time znatno otežavaju razvoj tržišnog natjecanja. Osim što otežavaju ulazak novih poduzetnika na tržište, odredbe Zakona o prijevozu u znatnoj mjeri zatvaraju prostor za poduzetničke inovacije, jer tjeraju poduzetnike da razvijaju samo one poslovne modele koji se mogu podvesti pod neku od postojećih zakonskih vrsta prijevoza. Na taj način hrvatsko tržište prijevoznih usluga ostaje u velikoj mjeri odijeljeno od pozitivnih učinaka implementacije inovativnih prijevoznih modela na inozemnim tržištima. To u ponajvećoj mjeri predstavlja gubitak za potrošače kao krajnje korisnike prijevoznih usluga. Važno je napomenuti da se cjelokupni *sharing economy* koncept u najvećoj mjeri zasniva na općoj deregulaciji djelatnosti koje su sve donedavno bile visoko regulirane. Zahtjev za deregulacijom odnosi se ne samo na pitanja neposredno povezana uz djelatnost koju poduzetnik obavlja, već se tiče i radnopravnih pa i poreznih propisa. Inovativni modeli pružanja usluga zasnivaju se na jednostavnosti, pristupačnosti i otvorenosti najširem krugu korisnika, pa ih svaka regulatorna odredba sputa-



va. Kako istovremeno zaštita javnog interesa nužno podrazumijeva određenu razinu regulacije, potrebnu kako bi se zajamčio minimalni standard kvalitete i sigurnosti usluga koje se pružaju na tržištu, izvjesno je da će najveći izazov u bliskoj budućnosti biti utvrditi idealni omjer prostora kojeg je deregulacijom nužno otvoriti poduzetnicima koji pružaju nove i inovativne usluge te regulatornih ograničenja potrebnih za zaštitu javnoga interesa.

Mr. sc. Jana Rodica

Van Ameyde Jadran, (Hrvatska)

Kibernetička budućnost pomorskih rizika i osiguranja

Sigurnost međunarodnih plovih brodova od presudne je važnosti za globalno gospodarstvo, s obzirom na to da približno 90% trgovačke robe prevozi međunarodna brodarska industrija. Iako je opadajući trend gubitaka u prijevozu ohrabrujući, budućnost donosi sve više izazova. Konkretno, industrija teretnih brodova suočena je s povećanjem kapaciteta i povećanjem veličine brodova. Veličina plovila drastično je porasla tijekom posljednjih pedeset godina, te je povećanje veličine plovila postalo eksponencijalno u vrlo ograničenim vremenskim razdobljima zbog tehnološkog napretka. Povećanje veličine plovila koja također pronalazi paralele u drugim brodarskim sektorima (npr. sve većim putničkim brodovima) u kombinaciji s pojavom autonomnih brodskih teretnih brodova, predstavljaju nove izazove pravnom i osiguratelnom aspektu pomorske industrije, osobito s obzirom na povećanu važnost IT-a i elektronike, što dovodi do nužnosti promjene procesa upravljanja rizicima na takav način da pravilno procjenjuju nove elemente kibernetičkog rizika koji utječu na brodsku industriju. Kibernetički su rizici već prisutni u pomorskom transportu i prijevozu, a navigacija se sve više oslanja na elektroničke navigacijske alate i međusobno povezivanje. Trenutno je zamjetno preveliko oslanjanje na tehnologiju (npr. navigacija), osposobljavanje posada koje nije ujednačeno u svim zemljama i minimalan broj članova posade na brodu, što čini elemente koji će u još naprednijem informatičkom okruženju, olakšati posao hakerima, kao primjerice prilikom pokušaja kompromitiranja plovila. U tom je smislu zamjetan sve veći broj zlonamjernih poremećaja GPS signala u nekim morima. Takvi se napadi nazivaju *spoofing* napadima, tj. nekom vrstom kibernetičkog napada koji bi mogao odvesti plovila izvan zacrtanog puta i rezultirati nasukavanjem, sudarima ili sličnim ozbiljnim incidentima. Pirati koriste Internet kako bi pratili plovila, a web je vjerojatno najveća strateška prednost. Međutim, nisu samo pirati ti koji mogu ilegalno pristupiti IT mrežama brodarskih tvrtki, GPS-u i AIS sustavima, koje hakeri mogu lažno ažurirati. Navigacijski sustav je samo jedan element integriranog, složenog procesa informiranja kojem se također može izravno pristupiti. Zaštitni vatreni zidovi (*firewall*) brodskih informacijskih sustava često nisu u stanju pružiti odgovarajuću zaštitu budući da su ranjivi zbog potrebe

da različiti sustavi komuniciraju jedni s drugima. Zapravo, s toliko različitih dobavljača različitih komponenti sustava (npr. radara, GPS-a, AIS-a, itd.) potrebna je otvorena komunikacija za zajedničko djelovanje. Fleksibilnost koja je sastavni dio sustava omogućava komunikaciju s komponentama drugih proizvođača, no ostavlja očigledne sigurnosne praznine koje hakerima predstavljaju izazov.

Mnoge kategorije prijestupnika mogu biti iskoristiti takve nedostatke kako bi ostvarili svoje planove. Posljedice takvih djela mogu dovesti do krađe podataka ili tereta, iznuđivanja, oštećenja imovine povezane s tjelesnim ozljedama, a ponekad čak i gubitkom života, ne isključujući katastrofe, čak i one ekološke (npr. nasukavanje broda koji prevozi tekući plin). Takav razvoj događaja utjecao je i na luke. U 2013. godini, u luci Antwerpen, organizacija koja je krijumčarila drugu hakirala je i manipulirala sustav praćenja robe. U 2014. godini, u jednoj od glavnih američkih luka sve su dizalice istovremeno ugašene tijekom operacija utovara i istovara od strane neidentificiranog subjekta u IT sustavu luke. Neodgovarajuća zaštita od kibernetičkog kriminala i manipulacija relativno je nova prijetnja u usporedbi s tradicionalnim opasnostima. Međutim, mnogi smatraju kibernetički rizik glavnim pitanjem za industriju brodarstva, pogotovo s obzirom da nije nezamislivo da napad može u konačnici rezultirati gubitkom plovih objekata. Europska agencija za sigurnost mreža i informacija objavila je 2012. godine Analizu kibernetičkih sigurnosnih aspekata u pomorskom sektoru, naglašavajući da je „... svijest o potrebama i izazovima kibernetičke sigurnosti u pomorskom sektoru trenutno niska do nepostojeća...“. Teško je ocijeniti i kvantificirati poboljšanja učinjena od tada. Do danas je u Allianzovom Barometru rizika (2015) identificiran nedostatak snažne kibernetičke sigurnosti kao „... značajna prijetnja budućoj sigurnosti u pomorskom prijevozu...“. Vidljivo je kako je brodski sektor sve više podložan masovnim napadima u okruženju u kojem ljudski faktor postaje sve manje važan, kad posade postaju sve manje, brodovi postaju sve veći i složeniji, zajedno sa sve većim oslanjanjem na automatizaciju te s posadom koja nema ujednačeno osposobljavanje u svim zemljama. Jasno je da su takvi čimbenici koji favoriziraju napade rezultat visoko konkurentnog okruženja u kojem je ključ za preživljavanje smanjenje troškova (manje i ponekad loše plaćene posade) i rast usluga (gigantski brodovi kojima učinkovito upravljaju IT sustavi). Tehnološki napredak dovest će do toga da u budućnosti brodovi budu bez posade. Finski brodski dizajner u 2015. godini predstavio je kruzera bez posade i bez utjecaja na okoliš koji može prevoziti gotovo 600 putnika. U nedavnoj prošlosti pojavili su se i mnogi drugi prototipovi autonomnih teretnih prijevoznika.

U jednoj od svojih najpopularnijih konfiguracija sustava, autonomnim brodovima upravlja tzv. integrirani mostovni sustav (IBS) koji ima izravnu kontrolu nad sustavom automatizacije motora (EAS), autonomnim brodskim kontrolerom (ASC) i *Advanced Sensor Modulom* (ASM). EAS kontrolira AEMC ili autonomno motrenje i kontrolu, ASM umjesto toga komunicira s namjenskim LOS komunikatorima (AIS, VDES, GMDSS). Sustavi brodskih brodova, kao



što je opisano gore, povezani su preko kontrolora komunikacije (*Communications Controller*) na SCC ili *Shore Control Center* koji obuhvaća *Shore Engine Control*, *Remote Fine Navigation* i *Shore Bridge Controls*. SCC i IBS tada komuniciraju s drugim brodovima i obalnim sustavima. Moguće posljedice kibernetičkog rizika koji je uključen u kontrolu i plovību autonomnih brodova su očite i ne zahtijevaju dugotrajnu argumentaciju. Međunarodna pomorska organizacija (IMO) u svojim Privremenim smjernicama o upravljanju pomorskim kibernetičkim rizikom prepoznaje opasnosti koje donose kibernetički rizici za pomorsku industriju i smatra kako bi "... dionici trebali poduzeti potrebne korake kako bi zaštitili pomorski prijevoz od postojećih i onih prijetnji i ranjivosti što će tek nastati, a povezane su s digitalizacijom, integracijom i automatizacijom procesa i sustava u transportu...". Navedenim dokumentom IMO je pokušao dati privremene smjernice za upravljanje pomorskim kibernetičkim rizicima. Pod upravljanjem kibernetičkim rizikom IMO opisuje proces identifikacije, analize, procjene i komuniciranja rizika koji se odnose na kibernetičke sustave, kao i prihvatanja, izbjegavanja, prijenosa ili ublažavanja tih rizika, uzimajući u obzir troškove i prednosti poduzetih aktivnosti dionika. Konkretno, cilj upravljanja pomorskim kibernetičkim rizikom je podrška sigurnom i zaštićenom pomorskom prijevozu. U smislu procesa upravljanja rizicima, vrlo je zanimljivo kako IMO razlikuje informacijske tehnologije koji se fokusiraju na podatke kao informaciju te operativne tehnološke sustave koji koriste takve podatke za kontrolu ili nadzor fizičkih procesa. Rizici uglavnom proizlaze iz razmjene informacija i komunikacijskih protokola.

Dr. sc. Juan Pablo Rodriguez

Sveučilište Carlos III u Madridu, (Španjolska)

Treba li pomorska industrija poseban protokol Konvenciji iz Cape Towna?

UNIDROIT Konvencija o međunarodnim stvarnopravnim osiguranjima na pokretnoj opremi, potpisana 16. studenog 2001. (poznatija kao Konvencija iz Cape Towna, CTC), s protokolima o pojedinoj imovini opterećenoj sporazumnim stvarnopravnim osiguranjem (zasad su to konstrukcije zrakoplova, motori zrakoplova i helikopteri; željeznička vozila; i svemirska sredstva) pokazala se kao jedan od najuspješnijih međunarodnih instrumenata u okviru međunarodnog usklađenog privatnog prava. Široka prihvaćenost što ju je ta Konvencija postigla pomogla je da se prevladaju poteškoće prouzročene njezinom temom (ne samo one koje proizlaze iz razrađivanja međunarodnog teksta, nego posebice one vezane uz pokušaj da se ujednače načela različitih pravnih sustava u području stvarnopravnog osiguranja i stvarnog prava). U ovom trenutku, Konvenciji je pristupilo više od 72 države; značajan dio čine zemlje u razvoju (očigledna posljedica osjetljivosti teksta Konvencije prema određenim područjima).

Uzimajući u obzir takav uspjeh (posebice Protokola o zrakoplovima, iako se ista sudbina previđa i ostalim protokolima), osoba koja proučava pomorsko pravo ne može se ne zapitati: Bi li Pomorski protokol bio dobra ideja? Treba li pomorska industrija poseban protokol Konvencije iz Cape Towna? Unatoč posebnostima ovog sektora (između ostalog, tzv. *single-ship* kompanije, zastave pogodnosti ili otvoreni upisnici, ugovori o zakupu broda — bez posade ili s posadom), velika vrijednost brodova te konstantna potreba za financijskim sredstvima radi nabavljanja ili izgradnje brodova, međunarodna pokretljivost brodova i potrebna zaštita osiguranog vjerovnika ne razlikuju se značajno od razloga zašto je protokol za zračni sektor doživio uspjeh.

Na početku razrađivanja Konvencije iz Cape Towna, njezini su se sastavljači pitali bi li brod bio prikladan predmet za regulaciju Konvencijom. Odgovor međunarodnih institucija vezanih uz pomorski prijevoz (IMO, CMI i UNCTAD) bio je odlučan: ne, hvala. Razlozi za takvo odbijanje bili su oskudni: (a) postojao je strah da će uključivanje registriranih brodova u međunarodnu konvenciju općenitije naravi biti izvor konflikata s Konvencijom o pomorskim privilegijima i hipotekama (prihvaćenom 1993. na Ženevskoj konferenciji) i uzrokovati zbunjenost i nesigurnost (argument koji ima određenu snagu); (b) priprema međunarodnih pravila koja bi uređivala brodove i pomorski prijevoz bila je opisana kao materija rezervirana za određene međunarodne organizacije uz puno sudjelovanje brodarske industrije. Zaključno, citirajući profesora Roya Goodema, brodovi su isključeni zbog shvaćanja (vjerojatno zablude) da su oni već pokriveni postojećim konvencijama, iako su u pogledu sporazumnih osiguranja sve te konvencije bile ograničene pravilima priznavanja i nijedna od njih nije bila pretjerano uspješna.

Više od 20 godina kasnije, posebice zbog slabe prihvaćenosti Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama (1993) — samo 17 država potpisnica — možda je sada vrijeme da se pitamo isto pitanje: Je li poseban protokol Cape Town konvencije potreban pomorskoj industriji?

Cilj ovog rada je: (a) razmotriti glavne probleme, pravne i praktične, s kojima bi se takav novi instrument suočio u području pomorskog prava (npr. posebnosti pomorske industrije i njenog naličja — financijskih institucija, odnos i konflikti s ostalim konvencijama, međunarodni pomorski privilegij v. nespornost pravo ili osiguranje); (b) analizirati probleme koje bi valjalo prevladati u području sporazumnih osiguranja (posebice što se tiče stvaranja, valjanosti, pravila prioriteta, priznanja i izvršenja — sva ta pitanja izražene unutarnje pravne prirode); (c) hoće li model dualne strukture (Konvencija i Protokol) i fleksibilnost teksta (rezerve i izjave) riješiti glavne problem s kojima se susreće financijska industrija.

Bit će zanimljivo napraviti par kratkih pregleda namjere Konvencije i predloženih rješenja za zračni sektor, uspostavljajući nadređenost u stvarima iz svog djelokruga koje se odnose na stvaranje, izvršenje, okončanje i prednost osiguranja u zračnom sektoru (uspostavljajući novi međunarodni okvir — funkcionalan pristup osiguranjima priznavanjem općenitog međunarodnog osiguranja — omo-



gućujući stvaranje Međunarodnog registra ili reguliranje pravnih lijekova u slučaju neispunjenja ugovorne obveze, između ostalog). Zaključno, je li Konvencija o međunarodnim stvarnopravnim osiguranjima na pokretnoj opremi (uz moguć Pomorskog protokola) idealan mehanizam za reguliranje glavnih problema koji opterećuju Konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama (1926. i 1993.).

Kako je to sažeto rekao prof. Roy Goode, pitanja koja se trebaju postaviti prilikom sastavljanja novog Protokola su: Može li se pomorsku industriju ponukati da vidi korist koju bi osiguranje financiranja pomorskog prijevoza dobilo putem Protokola, slično kao što su to dobili drugi sektori? I, je li izgledno da bi taj projekt dobio značajnu potporu, ne samo industrije, nego i vladâ i drugih zainteresiranih sektora?

Doc. dr. sc. Iva Savić

Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, (Hrvatska)

Danijela Simeunović, M.E.S.

Odvjetničko društvo Kovačević Prpić Simeunović, (Hrvatska)

Osiguranje financiranja kupnje i zakupa zrakoplova u Republici Hrvatskoj u svjetlu odredaba Konvencije iz Cape Towna

Usvajanjem Konvencije o međunarodnim stvarnopravnim osiguranjima na pokretnoj opremi iz Cape Towna 2001. godine, i Protokola o pitanjima vezanim za zrakoplovnu opremu, stvoren je novi međunarodni okvir za financiranje kupnje i zakupa zrakoplova. Ovaj kompleksni međunarodni instrument koji uvodi sasvim novi pristup kreiranja i registracije međunarodnih osiguranja na zrakoplovnoj opremi stavljen je pred države na kojima je da ga prepoznaju i prihvate. Unatoč tome što je zrakoplovna industrija već odavno globalna u mnogo aspekata, među nacionalnim porecima postoje razlike u uređenju stvarnih i obveznih prava na zrakoplovu, kao i među njihovim pravilima o mjerodavnom pravu, što vlasnike zrakoplova i financijere diljem svijeta izlaže pravnoj nesigurnosti te im uzrokuje veće troškove poslovanja.

Unatoč tome što u svjetskim razmjerima zračni sektor Republike Hrvatske nije od većeg značaja, a broj transakcija vezan uz zrakoplove je relativno skroman, hrvatski zakonodavni okvir i lokalna pravna praksa vezana uz financiranje kupnje zrakoplova i uzimanje zrakoplova i njihovih dijelova u zakup, ubrzano se razvija. S obzirom na važeći pravni okvir — domaći i međunarodni — koji još uvijek počiva na „starom“ sustavu Ženevske konvencije, pred nama se otvaraju brojna pravna pitanja osiguranja tražbina proizašlih iz ugovora o financiranju i ugovora o zakupu zrakoplova i njihovih dijelova.

Iako Republika Hrvatska još nije ratificirala Konvenciju iz

Cape Towna, rast važnosti tog instrumenta u međunarodnoj zrakoplovnoj (i zračnoj) industriji, i njezinih rješenja koja postaju globalno prihvaćena, povlači potrebu da se u Republici Hrvatskoj razjasne pitanja vezana uz osiguranja na zrakoplovu i njihove učinke.

Imajući na umu kompleksnu prirodu Konvencije iz Cape Towna i njezine gospodarske i pravne učinke, cilj ovoga rada jest raščlaniti postojeće pravne i praktične probleme vezane uz osiguranje financiranja kupnje i zakupa zrakoplova u Republici Hrvatskoj te dati sveobuhvatan pregled njihovog pravnog uređenja. U tom smislu, u okviru rada pojasnit će se tipične vrste osiguranja tražbina vezanih uz financiranje i zakup zrakoplova, kao što su hipoteka, ustup tražbina iz ugovora o zakupu i založna prava na pokretninama (u slučaju da se zalažu samo dijelovi zrakoplova), te će se nastavno na to analizirati najznačajnija rješenja, načela i instrumenti Konvencije iz Cape Towna — a koja su s tim u vezi. U tom smislu, rad se posvećuje i specifičnim pitanjima pravne prirode zrakoplovnih dijelova te zasnivanju zasebnih prava i obveza na zrakoplovnim dijelovima (osobito u situacijama kada nositelji stvarnih prava na zrakoplovima i dijelovima zrakoplova nisu iste fizičke ili pravne osobe), te potencijalnim preprekama za usvajanje novih konvencijskih rješenja u Republici Hrvatskoj.

Margita Selan Voglar

Zavarovalnica Triglav d.d. Ljubljana, (Slovenija)

Opasnost od prijevara prijevoznika i mjere za njihovo sprječavanje

Prijevozna industrija odavno je postala metom kriminalaca koji nasumice biraju vozače koje će slijediti i opljačkati, ali i metom dobro organiziranih kriminalnih skupina koje koriste mnogo sofisticiranije načine kako bi otuđile teret. Sudionici opskrbnog lanca poduzimaju niz mjera kako bi spriječili protupravno otuđenje tereta, pri čemu lanci organiziranog kriminala postaju sve domišljatiji i uspješniji u odabiru načina na koji će protupravno otuđiti teret. Dodatan poticaj daje im činjenica da organi kaznenog progona ovoj problematici ne posvećuju dovoljno pozornosti. Više je uzroka takvom stanju, a jedan od njih svakako je i to što se ta kaznena djela događaju u međunarodnom kontekstu, pri čemu policijska tijela iz više uključenih država otežano surađuju zbog niza složenih formalnih postupaka i potrebe za usklađivanjem djelovanja.

Prema procjenama Europskog parlamenta u 2014. godini u Europskoj uniji protuzakonito je otuđeno tereta u vrijednosti 8,3 milijarde eura, dok je u 2015. godini otuđeno više od 10 milijardi eura vrijednog tereta. Ti podaci ne obuhvaćaju svu štetu stvarno nastalu zbog otuđivanja tereta, poput primjerice pada proizvodnje, gubitka posla, klijenta i tržišta, gubitka prihoda i dobiti, konkurentnih prednosti i sl. Kolika je stvarna šteta teško je reći, jer mnoga kaznena djela iz različitih razloga nisu niti prijavljena policiji, a i statistika kaznenih djela u različitim državama

intranslaw
Zagreb 2017



EU—a daleko je od stvarnog stanja.

Neaktivnost vlasti u borbi protiv organiziranog kriminala potaknula je sudionike opskrbnog lanca da se samoinicijativno organiziraju u lokalna i međunarodna udruženja kako bi se na taj način počelo rješavati probleme i progoniti počinitelje. Naime, pasivnost policijskih tijela na žalost je dovela do daljnjeg rasta kriminala. Jedno od takvih udruženja je TAPA (*Transport Assets Protection Association*), koja prati ovo područje, barem u smislu prikupljanja, obrade i razmjene podataka te pripreme preventivnih mjera.

Suvremeni načini poslovne suradnje putem *online* prijevoznih burza omogućuju susret ponude i potražnje u području usluga prijevoza, pri čemu se dnevno može ostvariti do 500.000 ugovora. Ipak, posao se često dogovara s nepoznatim (sumnjivim) partnerima. Poslovanje preko *online* prijevoznih burza omogućuje izravnu suradnju između prijevoznika i naručitelja prijevoza, bez posrednika, fleksibilno poslovanje, popunjavanje praznih, povratnih prijevoza i popunjavanje kapaciteta u polupraznim kamionima, širenje poslovnih odnosa i postizanje konkurentnijih uvjeta prijevoza za otpremnike. Na žalost, poslovanje preko burzi ima i negativne posljedice, poput primjerice suradnju s partnerima koje ne poznajemo i čije reference nisu poznate, ili pak pitanje što učiniti kada usluga nije plaćena. Taj prostor iskorištavaju i kriminalne skupine koje pod krinkom legalnih prijevoznika na lak način ostvare materijalnu korist. Suvremeni način poslovanja omogućuje kriminalcima da otuđe teret a da uopće ne dođu u blizinu tereta. Istovremeno se postavlja pitanje odgovornosti upravitelja *online* prijevoznih burzi, kao i odabira mjera što ih valja poduzeti radi sprječavanja kriminalnih aktivnosti.

Poslovanje putem *online* platforme burza treba voditi s velikim oprezom, na što upozorava i IRU (*International Road Transport Union*) u svojem Vodiču za sigurno korištenje internetskih prijevoznih burza iz 2013. godine. Upute obuhvaćaju i analizu situacije u smislu *on-line* prijevoza i analizu poslovne mogućnosti, izazova u budućnosti za sigurno korištenje *online* burzi te upute za sprječavanje nezakonitog djelovanja kriminalaca.

Povijesno gledano način djelovanja kriminalaca se mijenjao, pa danas govorimo već o trećoj generaciji prijevara, koje su još opasnije od prijašnjih. Neaktivnost policije i ostalih institucija što se bave progonom kriminala, osnažila je kriminalne strukture koje visokim zaradama od prodaje pokradenog tereta grade i jačaju svoju mrežu i krug aktivnosti, što predstavlja ogromnu prijetnju čitavom opskrbnom lancu. Prijevoznici pod pritiskom vlastite odgovornosti za nestali teret traže da se pronađu primjerena rješenja, među ostalim i po pitanju osiguranja.

U početku kriminalne skupine na *online* burzi koristile bi poduzeća — društva koja nisu više poslovala, ali koja vlasnici nisu izbrisali iz registra društava, kako bi sklopili ugovor o prijevozu tereta s naručiteljem nakon čega bi svojim kamionima i vozačima pokupili teret i nestali s njim. Ta je praksa brzo otkrivena, pa bi takvu tvrtku uprava burze stavila na tzv. crnu listu. Međutim, kriminalci bi se nastavili služiti drugim postojećim ali neaktivnim tvrtkama na isti

način. Za nestali teret vlasnici, koji nisu imali kargo osiguranje, nisu dobili nikakvu odštetu jer na njihov odštetni zahtjev upućen prijevozniku nitko ne bi odgovorio.

To je alarmiralo naručitelje prijevoznih usluga preko *online* burza kao i same upravitelje burza koji su u konačnici uveli dodatne mjere opreza za korisnike *online* burza prijevoza.

Od svojih su partnera tražili dokumente o prijevojnoj licenci, o osiguranju, pokušali su provjeriti i same tvrtke. Kriminalci su tako preko *online* burzi sklapali ugovore o prijevozu za koje su angažirali postojeće, uredne prijevoznike, od kojih su tražili dokumentaciju, koju su predložili ugovornim partnerima. U toku provjere ustanovljeno je da su svi dokumenti ispravni, stečeno je povjerenje i dogovoren ugovor o prijevozu s naručiteljem preko *web* stranice.

Tvrtka u vlasništvu kriminalaca dala je posao prijevoza u potprijevoz postojećom prijevozniku, promijenivši pritom u nalogu za utovar krajnju destinaciju za istovar tereta. Istovremeno su kriminalci prijevozniku i njegovom vozaču zabranili komunikaciju s predstavnicima pošiljatelja pod prijetnjom kazne u visini trostruke vozarine. Takav prijevoz je završio na sasvim drugom mjestu istovara od onog ugovorenog s naručiteljem prijevoza, a teret je brzo nestao i iz tih lokacija (to su pokazale kasnije policijske pretrage). Naručitelj prijevoza stavio je odštetni zahtjev na prijevoznika, jer teret nije stigao na odredište, kako je bilo dogovoreno u ugovoru za prijevoz koji je naručitelj prijevoza sklopio preko *online* burze. Prijevoznik je dokazivao da je on ugovor o podprijevazu koji je imao dogovoren s glavnim prijevoznikom u cijelosti ispunio i nije odgovoran za neisporuku. Naručitelj prijevoza ostao je bez odštete, jer je sam dogovorio posao s prijevoznikom — kriminalcem, jer nije bio dovoljno pažljiv kod provjere svog partnera.

Varijacija na temu postoji u slučaju kada prijevoznik nakon što dogovori ugovor o prijevozu s naručiteljem, da taj posao u potprijevoz — ili preko *online* burze ili na drugi način. Tu postoji opasnost da zbog žurbe ne provjeri prijevoznika dovoljno temeljito i da mu nalog za ukrcaj tereta. Između partnera tijekom prijevoza postoji stalna komunikacija, tako da je utisak da je sve u redu. Dolazi tek do malog zakašnjenja zbog određenih „objektivnih razloga“, i čini se da sve ide kako treba, sve dok se ne javi primatelj s pitanjem gdje je teret? Tada prestane i komunikacija s prijevoznikom, nitko se više ne javlja na elektroničku poštu, a broj mobilnog telefona prestane postojati. Tko plaća odštetu za nestali teret? Prijevoznik, koji je dogovorio prijevoz i angažirao „partnera“ koji je prijevoz obavio? Postoji li mogućnost tužbe protiv otuđitelja i njegovog osiguratelja?

U trećoj generaciji prijevara je još teže pravovremeno otkriti ili spriječiti da teret ne dođe u ruke kriminalnih skupina. Kriminalci su tijekom uspješnih godina stekli kapital koji investiraju u manja prijevozna poduzeća koja imaju dugogodišnju povijest rada u toj grani. Tako kriminalci samo čekaju povoljnu priliku tj. posao koji će im donijeti visoku zaradu — teret koji zbog njegove velike vrijednosti mogu prodati na tržištu. Posljednja generacija ima i druge pojavne oblike — ucjenjivanje radnika naručitelja/prijevoznika za informacije o teretu, stavljanje špijuna u tvrtke, i slično.



Svijest i nemoć sudionika opskrbnog lanca doveli su do osnivanja privatnih udruženja od kojih je najpoznatije TAPA EMEA, osnovano 1996. godine. Glavni zadaci kojim se TAPA bavi su prikupljanje informacija o broju i vrsti protupravnih otuđenja tereta, upozoravanje logista i vozača na tzv. opasne koridore, organiziranje konferencija i razmjena znanja i iskustava o mjerama za zaustavljanje kriminalnih aktivnosti, formiranje različitih sigurnosnih standarda i obavljanje postupka certifikacije. Osim toga, TEPA upozorava stručnu i političku javnost na ovu problematiku te zastupa interese sudionika opskrbnog lanca kod donositelja političkih odluka.

Kakve mjere Europska unija treba poduzeti radi suzbijanja kriminaliteta, a kakve mjere trebaju poduzeti pojedine države članice, ili pak upravitelji *online* prijevoznih burzi, osiguravatelji i sudionici u opskrbnom lancu, i koja je odgovornost svakog pojedinog sudionika? Na ta pitanja valja pronaći odgovore, jer je izazov s kojim se prijevoznici susreću ogroman.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff

Dr. sc. Adriana Vicenza Padovan

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, (Hrvatska)

Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?

Ugovori o pružanju usluga luka nautičkog turizma, poglavito ugovori o iznajmljivanju vezova, a zatim i oni o prihvatu i čuvanju plovniha objekata te njihovu uređenju, pripremanju, održavanju, servisiranju i popravljanju nisu pravno regulirani posebnim zakonskim odredbama. To su atipični inominatni ugovori nastali u poslovnoj praksi luka nautičkog turizma. Riječ je o ugovorima koje priprema i predlaže jedna ugovorna strana, a uvijek je to pružatelj usluge veza, znači, luka nautičkog turizma. Prilikom sklapanja ugovora i određivanja opsega i sadržaja obveza te ugovorne odgovornosti stranaka primjenjuje se praksa korištenja općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma. U poslovnoj praksi hrvatskih luka nautičkog turizma ugovori o vezu nisu se ustalili u svom sadržaju. U praksi se iza naziva „ugovor o vezu“ često kriju pravni poslovi koji imaju vrlo različit sadržaj, pravnu prirodu, opseg ugovornih obveza stranaka, a time i ugovornu odgovornost koja proizlazi iz tih ugovora. Iz preliminarne analize, primjećuje se da su opći uvjeti poslovanja luka nautičkog turizma neujednačeni i nestandardizirani, a središnji problem ove materije je njihova nepreciznost i nedorečenost.

Posljedica tog ozbiljnog nedostatka postojećeg autonomnog prava jest neujednačena sudska praksa, što sve zajedno dovodi do pravne nesigurnosti. Pri tome valja naglasiti, da domaći sudovi ne prepoznaju činjenicu postojanja čitavog spektra različitih usluga koje luke nautičkog turizma pružaju u okviru svojih ugovora o vezu. Naime, u

praksi oni mogu varirati od jednostavnog ustupanja mjesta za vez, do vrlo složenih kombinacija usluga koje uz to uključuju primjerice čuvanje, održavanje, popravak plovila i sl. Uz to, složen je i zakonodavni okvir koji se primjenjuje na ove ugovore, a čine ga opće odredbe obveznog i ugovornog prava iz ZOO-a te posebne zakonske odredbe o onim tipovima ugovora čije elemente ugovor o vezu ili njegovi sastojci sadrže, primjerice odredbe ZOO-a o ugovorima o ostavi, najmu, djelu, nalogu te odredbe o potrošačkim ugovorima. U odnosu na održavanje i popravak plovila mogu doći do primjene i odredbe PZ-a koje kao specijalni propis uređuju taj segment ugovora. Relevantan može biti i Zakon o zaštiti potrošača. U okviru kompleksne materije ugovora o vezu kao jedno od iznimno važnih pitanja u praksi pojavljuje se pitanje postoji li i u kojim slučajevima odgovornost luke nautičkog turizma korisniku veza za čuvanje plovila na vezu. Odgovor na to pitanje zadiru prvenstveno u raspravu o sadržaju konkretnog ugovora o stalnom vezu te analizu autonomnih izvora prava koji se na taj ugovor o vezu primjenjuju. Međutim, s obzirom na opisanu strukturu pravnih izvora otvara se i pitanje u kojim slučajevima se na ugovor o vezu primjenjuju odredbe ZOO-a o ostavi. U praksi, stranke mogu u ugovoru o vezu ugovoriti primjenu odredbi o ostavi, izričito isključiti primjenu odredbi o ostavi, a moguće je i da se u ugovoru ne spominje primjena zakonskih odredbi o ostavi, ali se ugovaraju obveze koje po svom sadržaju predstavljaju elemente ugovora o ostavi. Sagledat će se i razmotriti pravne posljedice koje nastupaju stranačkim disponiranjem o tom pitanju te što u ugovoru znači šutnja o tome. Razvijeno tržište nautičkog turizma zahtijeva uravnoteženu zaštitu interesa stranaka koje u njemu sudjeluju (luka nautičkog turizma i korisnika veza). Takvi izazovi posebno dolaze do izražaja upravo u segmentu građanskopravne odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu sa elementima ostave plovila. U ugovoru o vezu s elementima ostave plovila razina odgovornosti luke nautičkog turizma za štete na plovilu znatno viša nego u slučaju ako je ugovoreno samo ustupanje mjesta za vez. Naime, luka nautičkog turizma osim za ispravnost i prikladnost veza koji ustupa na uporabu, preuzima i dodatnu odgovornost za čuvanje plovila. Pitanja koja se pojavljuju u impostaciji ovog ugovora zadiru u pitanje uloge, poslovanja i obilježja cjelokupne djelatnosti luka nautičkog turizma. S druge strane, imovina koju korisnik veza povjerava na čuvanje luci nautičkog turizma je također značajna, pa zaštita korisnika veza kod ugovora o vezu sa elementima ostave plovila ima i za ovu ugovornu stranu posebnu dimenziju. Za obje ugovorne strane odlučna je pravna sigurnost i predvidivost pravne zaštite koju mogu očekivati ako dođe do spora iz ugovora o vezu s elementima ostave. Predmet rada je cjelovita analiza ugovora o vezu koji sadrže elemente ostave plovila, a koji se primjenjuju u poslovnoj praksi naših luka nautičkog turizma. Radi boljeg razumijevanja složenih odnosa koji sklapanjem i izvršavanjem ugovora o vezu s elementima ugovora o ostavi nastaju, posebno se razmatra pravna priroda ovog ugovora. Istražuju se i na znanstvenoj razini proučavaju obilježja, sastojci i sadržaj ugovora o vezu s elementima ostave.

Detaljno se analiziraju i tumače odredbe onih općih uvjeta



poslovanja luka nautičkog turizma koje pružaju usluge čuvanja plovila na vezu te zakonski okvir koji se primjenjuje na ovaj tip ugovora. Predmet istraživanja je i sudska praksa u sporovima u kojima su sudovi odlučivali o odgovornosti luke nautičkog turizma za gubitak ili oštećenje plovila na vezu. Iscrpno se obrađuju prava i obveze stranaka iz ugovora o vezu s elementima ostave. Objašnjavaju se značenje i domašaj obveze čuvanja plovila, tumači se standard čuvanja plovila s pažnjom dobrog stručnjaka i posljedice koje mogu proizaći iz neizvršavanja te obveze. Govori se o tome kada počinje, a kada završava ispunjavanje ugovora u tom segmentu te koje su dužnosti korisnika plovila kao ostavodavca. Analizira se i posebno pitanje što je uz plovilo predmet ostave u ugovoru o vezu s elementima ostave, točnije, kada su predmet ugovora uz plovilo i zalihe hrane i pića te oprema koja nije ugrađena u samo plovilo. Osnovna teza ovog rada je da kvalifikacija pravne prirode konkretnog ugovora o vezu te odabir materijalnog prava koji na ugovor treba primijeniti mora proizlaziti iz njegovog precizno i točno utvrđenog sadržaja, istražene i analizirane *causae* pravnog posla koju stranke žele postići sklapanjem ugovora, kao i iz točno interpretiranih općih uvjeta poslovanja koji se na taj ugovor primjenjuju. Smatramo da bi unaprijeđivanje pravnog okvira za ugovore o vezu, pa tako i ugovore o vezu s elementima ostave trebalo ići u smjeru tipiziranja općih uvjeta poslovanja i izrade modela standardnih općih uvjeta poslovanja hrvatskih luka nautičkog turizma. Ovaj rad treba poslužiti kao znanstvena podloga za izradu općih uvjeta ugovora koji sadrže bitne sastojke ugovora o ustupanju mjesta na vez i čuvanju plovila. Svrha standardizacije općih uvjeta poslovanja je postizanje pravne sigurnosti i predvidivosti sudske i poslovne prakse, pojednostavljenje i ubrzanje pravnog prometa, povećanje učinkovitosti ugovaranja, standardizacija rizika u svim istovrsnim poslovima. Time će se omogućiti lukama nautičkog turizma učinkovitiji nadzor nad sustavom vlastitog poslovanja. Ekspanzija nautičkog turizma zahtijeva složenu organizaciju, dobro pravno strukturirane i razrađene opće uvjete poslovanja te rutinirane postupke prilikom njihovog sklapanja i ispunjavanja s ciljem ostvarivanja jednoobraznosti u istovrsnim poslovima.

Marko Stilinović

Dino Gliha

Odvjetničko društvo Čačić i partneri, Zagreb, (Hrvatska)

Code sharing ugovori i zaštita tržišnog natjecanja u Europskoj uniji

Povod za pisanje ovog rada recentna je objava Europske komisije, formulirana u tzv. *Statement of objections* (dalje u tekstu: „SO“) kojom je utvrđeno da su dvije aviokompanije – *Brussels Airlines* i *TAP Air Portugal* — prekršili odredbe članka 101. Ugovora o funkcioniranju Europske unije zaključenjem tzv. *code-sharing* ugovora. Navedena odluka rezultat je dugogodišnje istrage u predmetu AT.39860

koja je započela *dawn raid* istragom Europske komisije provedenom 13. prosinca 2011.g. u poslovnim prostorima poduzetnika *Brussels Airlines* i *TAP Air Portugal* u Belgiji i Portugalu.

Navedeni SO prvi puta je objavljen u priopćenju za javnost na mrežnim stranicama Europske komisije, dana 27. listopada 2016.g.

Međutim, paralelno s objavom o donošenju SO–a kojim su utvrđene navedene povrede tržišnog natjecanja, Europska komisija objavila je i završetak istrage u predmetu AT.39794 također u pogledu aviokompanija — ovaj puta riječ je o poduzetnicima *Turkish Airlines* i *Lufthansa* — koje su zaključivale *code-sharing* ugovore. Europska komisija je u tom slučaju ocijenila da ne postoje elementi koji bi ukazivali na kršenje tržišnog natjecanja i stvaranje kartela između poduzetnika.

Time je Europska komisija zaključila dio višegodišnje istrage *code-sharing* prakse velikih europskih aviokompanija te je postavila određene kriterije prema kojima se ocjenjuje protutržišnih učinak takvih ugovora. Pritom se postavljaju pitanja — jesu li navedeni kriteriji dovoljno jasni i čvrsti da postanu usmjerenje za ocjenu sličnih ugovora *pro futuro* te hoće li takvi kriteriji „preživjeti“ i ocjenu Suda Europske unije, u slučaju da se poduzetnici odluče protiviti SO i zatražiti intervenciju Suda (pod uvjetom da Europska komisija zauzme isti stav i u svojoj konačnoj odluci).

Problematika kartela, usklađivanja cijena i ostale zabranjene prakse koja potpadaju pod primjenu članka 101. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, izuzetno je detaljno razrađena kroz praksu Suda Europske unije. Međutim, razvoj industrije praćen je i ubrzanim razvojem novih ugovora i pravnih rješenja, kojim poduzetnici na najbolji način ostvaruju svoje interese i prilagođavaju se tržištu. Takav razvoj ugovora zahtijeva konstantni angažman tijela zaduženih za zaštitu tržišnog natjecanja koji moraju ispitati nova pravna sredstva i ocijeniti njihovu usklađenost s propisima o zaštiti tržišnog natjecanja, odnosno ocijeniti predstavljaju li takvi novi ugovori pokušaj zaobilaženja propisa o zaštiti tržišnog natjecanja.

Code-sharing ugovori nisu sasvim nova pojava na svjetskom tržištu. Takvi ugovori sklapali su se na američkom tržištu već kasnih 60–tih godina prošlog stoljeća, otkuda su se proširili i na europsko tržište. Međutim, iako usko povezani s razvojem prava zaštite tržišnog natjecanja, koje se značajno razvilo krajem prošlog stoljeća, s aspekta tržišnog natjecanja do sada još nije izvršena sveobuhvatna analiza *code-sharing* ugovora.

Analizirajući pravo tržišnog natjecanja i njegov doseg u transportnom sektoru, stječe se dojam kako je najveći broj odluka donesen u sektoru zračnog putničkog prijevoza. U tom smislu, vrlo su značajne odluke u postupcima ispitivanja usklađenosti koncentracija velikih poduzetnika u transportnom sektoru, kao što su odluke u predmetima *British Airways & Iberia* (Odluka br. M.5747), *United Airlines & Continental* (Odluka br. M.5889) ili *US Airways & American Airlines* (Odluka br. M.6607). Izuzetno zanimljiv primjer je i koncentracija *Aegean Airways & Olympic Air* (Odluka br. M.6796) u kojoj je praktički stvoren monopol



u putničkom transportu atenske zračne luke — koncentracija je prvotno ocjenjena kao nedopuštena, međutim, prilikom druge prijave Europska komisija ipak je odlučila dopustiti koncentraciju zbog loše ekonomske situacije u Grčkoj, koja je iznimno pogođena ekonomskom krizom.

Osim u navedenim područjima, potrebno je istaknuti i cijeli niz izuzetno važnih odluka u drugim aspektima zaštite tržišnog natjecanja — kao što je odluka Suda Europske unije u ocjeni dopuštenih rabata (C-95/04 *British Airways* c/ Europska komisija).

Uzimajući u obzir relativno mali broj odluka u području transportnog sektora koje se odnose na zaštitu tržišnog natjecanja, vrlo je izgledno da će tijela nadležna za zaštitu tržišnog natjecanja morati sve više intervenirati u transportni sektor te provoditi sofisticiranije metode analize. Međutim, neovisno od prethodno rečenog, ostaje nejasnim što sačinjava povredu tržišnog natjecanja u slučaju *code-sharing* ugovora. Stoga, predmetni rad usmjeren je na identifikaciju ključnih faktora u analizi *code-sharing* ugovora iz perspektive tržišnog natjecanja. Upravo zbog vrlo raširene uporabe *code-sharing* ugovora, bilo bi svakako uputno postaviti jasne kriterije za ocjenu takvih ugovora te pružiti dovoljno vremena poduzetnicima za prilagodbu.

Dr. sc. Zvonimir Šafranko

Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, (Hrvatska)

O pravnim pristupima za uvođenje elektroničke teretnice u hrvatsko pravo

Analiza odredaba hrvatskog Pomorskog zakonika upućuje na zaključak da u kontekstu hrvatskog pomorskog prava *de lege lata* ne postoji mogućnost izdavanja elektroničkih teretnica. Teretnica, kao prenosivi vrijednosni papir i dalje ostaje sudbonosno vezana za tradicionalnu papirnatu ispravu.

U radu se analizira pozitivnopravno uređenje teretnice u Hrvatskoj i to u sklopu odredaba Pomorskog zakonika te općih odredaba Zakona o obveznim odnosima o vrijednosnim papirima. Izlažu se argumenti iz kojih proizlazi da hrvatsko pravo ne poznaje institut elektroničke teretnice te se utvrđuje ostavlja li hrvatsko pravo *de lege lata* mogućnost izdavanja elektroničkih teretnica u okviru ugovorne autonomije te pod kojim pretpostavkama. Pored toga analizira se pravno uređenje elektroničke teretnice u poredbenim pravnim sustavima, osobito u pravu SAD-a i J. Koreje te se ukazuje na različite zakonodavne pristupe za uvođenje elektroničke teretnice. Raspravlja se o mogućim modelima uvođenja elektroničkih teretnica u hrvatsko pravo *de lege ferenda* i to na općoj i posebnoj razini. U tom smislu razmatra se mogućnost redefiniranja pojma teretnice i vrijednosnog papira te uvođenja tehnološki neutralne terminologije i uvođenje u hrvatsko pravo elektroničkih ekvivalenata za vrijednosni papir i tereticu u smislu postojeće odredbe čl 1135. st. 2. ZOO-a. Raspravlja se

i o nužnim zakonodavnim intervencijama u tom smislu. Konačno, nastoji se dati ocjena koji je pravni pristup za uvođenje elektroničke teretnice u hrvatsko pravo najprije mjereno uzimajući u obzir osobitosti hrvatskog prava i pravne tradicije.

Cilj je rada teorijski raspraviti mogućnosti modernizacije hrvatskog pomorskog prava u kontekstu progresivnog tehnološkog napretka i zakonodavnih kretanja u poredbenim pravnim sustavima, te u tom smislu dati konkretne prijedloge za pravno uređenje elektroničke teretnice u okviru hrvatskog prava *de lege ferenda*.

Zoran Tasić

Dedicato Consulting, Split, (Hrvatska)

Financiranje kupnje broda, prije i nakon njegove izgradnje

Malo koja grana transporta ima takve specifičnosti financiranja obrtnih sredstava kao što je pomorski transport. Glavni razlog tomu je to što se uglavnom radi o velikim iznosima novca (često izraženim u desecima i stotinama milijuna eura ili dolara); pomorski transport je jako osjetljiv na globalne trgovinske, financijske i političke promjene u svijetu; brodovi plove i obavljaju trgovinsku djelatnost u različitim jurisdikcijama svijeta i sukladno različitim pravnim sustavima; kreditna dokumentacija, kao i dokumentacija koja prati prijevoz stvari ili putnika morem podliježe različitim mjerodavnim pravima; pomorski prijevozi detaljno su regulirani mnogim međunarodnim konvencijama, kao i propisima mnogim relevantnih državnih i regulatornih tijela.

1. Financiranje kupnje broda prije njegove izgradnje

I. Tko je korisnik kredita?

Korisnik kredita je (od druge polovice 19. stoljeća) najčešće društvo s ograničenom odgovornošću, osnovano upravo sa svrhom stjecanja broda u komercijalne svrhe (također poznato kao "društvo za posebne namjene"). Društvo je najčešće osnovano u državi koja nije sjedište osnivača, čiji je pravni i porezni sustav i atraktivan za osnivače, ali ujedno i dovoljno solidan da bi bio prihvatljiv ne samo za investitore, nego i za banke koje su mu spremne odobriti kredit i voditi ga u svojim knjigama kao „prihvatljivi rizik“.

Najprihvatljiviji rizik za banke je činjenica da njihov, netom osnovani korisnik kredita nema nikakvih obveza prema trećima (osim fiskalnih obveza prema vlastima države u kojoj je osnovan), niti bilo kakve imovine (npr. brod), a koja bi mogla stvarati obveze prema trećima (npr. Pomorske tražbine).

U trenutku odobravanja kredita jedina imovina korisnika kredita/naručitelja gradnje broda (pored temeljenog kapitala) su njegova prava koja ima temeljem ugovora o gradnji broda kojega je sklopio s brodogradilištem prihvatljivim za banku.



II. Ugovor o gradnji broda

Sukladno engleskom pravu (englesko je pravo najčešće mjerodavno pravo u međunarodnim ugovorima o gradnji broda izabrano voljom ugovornih strana) ugovor o gradnji broda je ugovor o gradnji i prodaji broda sukladno njegovom opisu, odnosno ugovor o prodaji buduće stvari.

Sukladno ugovoru o gradnji broda temeljno pravo naručitelja je pravo zahtijevati da mu brodogradilište brod izgradi i isporuči sukladno ugovoru i tehničkom opisu, te ukoliko se to ne dogodi krivnjom brodogradilišta, ta da mu brodogradilište vrati sve uplaćene avanse koje je na ime ugovorne cijene naručitelj platio brodogradilištu.

III. Financiranje gradnje broda

Ugovor o gradnji broda predviđa da se ugovorna cijena za brod plaća u nekoliko rata (najčešće 4 ili 5), s time da se posljednja rata, najčešće u najvećem postotku, plaća na isporuci broda. Najveći dio ugovorne cijene naručitelj ne plaća iz vlastitih sredstava, nego iz kredita kojeg je dobio od banke.

Da bi banka odobrila takav kredit ona mora biti u stanju procijeniti rizike koji mogu ugroziti povrat kredita. Za banku najveći rizik je rizik da brodogradilište ne ispuni svoju ugovornu obvezu izgraditi i isporučiti brod sukladno ugovoru. Banke koje su specijalizirane za financiranje kupnje brodova uglavnom su opremljene znanjima i metodama procjene takvih rizika.

Budući da su prava naručitelja/korisnika kredita temeljem ugovora o gradnji broda njegova jedina imovina, za svaku banku je važno procijeniti valjanost i ovršivost takvih prava.

IV. Instrumenti osiguranja kredita

Jedan od uvjeta za puštanje kredita je pribavljanje za banku prihvatljivih instrumenata osiguranja kredita.

Pored korporativnih instrumenata osiguranja (zalog udjela u društvu/korisniku kredita, korporativna jamstva osnivača korisnika kredita), financijskih instrumenata osiguranja (zalog na bankovnom računu dužnika) i instrumenata naplate kredita (mjenice, zadužnice), najčešći instrument osiguranja je ustup ili cesija u korist banke svih naručiteljevih prava iz ugovora o gradnji broda i bankovne garancije u korist banke za povrat avansa koju brodogradilište pribavlja naručitelju od svoje poslovne banke.

Mada je u nekim državama koje imaju brodogradnju moguće zasnovati pomorsku hipoteku na brodu u gradnji (npr. RH), u praksi se rijetko kada događa da takvu hipoteku zasnue naručitelj u korist svoje banke. To iz razloga što brod za vrijeme gradnje najčešće nije njegov, nego je skoro uvijek u vlasništvu brodogradilišta.

Ustup ili cesija prava iz police osiguranja broda u gradnji također je jedna od opcija, ali zahtjeva vrlo pomnu analizu.

V. Ugovori o kreditu i instrumenti osiguranja

Mjerodavno pravo za ugovore o kreditu u međunarodnoj praksi financiranja kupnje brodova najčešće je englesko pravo, a najčešći forum za rješavanje eventualnih sporova

iz takvih ugovora je engleski sud ili londonska arbitraža.

Neki bitni elementi svakog ugovora o kreditu su definicije i tumačenje pojmova, izjave i jamstva dužnika, period raspoloživosti kredita, svrha kredita, otplata kredita, kamate, zastava broda, odredbe o raskidu ili odgodi prava na kredit, nedostatna plaćanja, povećanje troškova kreditiranja, dostava korporativnih dokumenata i internih ovlaštenja dužnika, dokaz o uplati kapitala dužnika, obveze dužnika, odredbe o zabrani isplate dividende, slučajevi neispunjenja ugovora o kreditu, prethodni uvjeti za isplatu kredita npr. sklapanje i registracija instrumenata osiguranja, mjerodavno pravo i nadležnost, itd.

Neki od spomenutih instrumenata osiguranja predstavljaju tzv. obvezno–pravna osiguranja, a neka predstavljaju stvarno–pravna osiguranja i uvjetovana su upisom u određene upisnike.

Mjerodavno pravo u obvezno–pravnim osiguranjima, kao što su ugovori o ustupu ili cesiji radi osiguranja, je najčešće isto mjerodavno pravo koje je ugovoreno za osnovni ugovor. Ugovor o ustupu ili cesiji prava iz ugovora o gradnji broda bit će sačinjen sukladno engleskom pravu, a ustup ili cesija prava iz garancije za povrat avansa koju je izdala npr. hrvatska banka sukladno hrvatskom pravu bit će učinjen sukladno hrvatskom pravu.

Pravo koje je mjerodavno za stvarno–pravna osiguranja je pravo države u kojoj se nalazi ili je registrirana stvar ili pravo koja je predmet takvih osiguranja. Tako će npr. mjerodavno pravo za založno pravo na brodu koji je upisan u hrvatskom Upisniku brodova u gradnji (pomorska hipoteka) biti hrvatsko.

Konkretni pravni problemi ili aspekti koji će biti obrađeni u ovom, prvom dijelu prezentacije su:

Korporativni i fiskalni aspekti korisnika kredita;

Pravna pitanja avansne garancije; te

Pravni problemi vezani za valjanost i ovršivost svakog od instrumenata osiguranja kredita s aspekta mjerodavnog prava.

2. Financiranje kupnje broda nakon njegove izgradnje

I. Stjecanje vlasništva na brodu

Temeljem ugovora o gradnji broda naručitelj/korisnik kredita kupuje brod od brodogradilišta i stječe na njemu vlasništvo najčešće u trenutku isporuke broda i po plaćanju ugovorne cijene u cijelosti sukladno ugovoru.

Prijenos vlasništva na brodu nastaje potpisivanjem protokola o primopredaji broda, izdavanjem potvrde brodogradilišta o prodaji broda naručitelju, te brisanjem broda iz Upisnika brodova u gradnji i upisom broda u Upisnik pomorskih brodova određen ugovorom o gradnji broda u ime naručitelja, a temeljem svjedodžbe klase broda.

Time naručitelj gradnje broda postaje vlasnik broda u plovidbi.

Od tog trenutka svi rizici broda prelaze s brodogradilišta



na naručitelja/korisnika kredita, te postojeća polica osiguranja broda u gradnji prestaje važiti, a naručitelj pribavlja novo osiguranje broda u plovidbi, kako za osiguranje trupa i stroja broda, tako i za osiguranje odgovornosti prema trećima.

II. Financiranje i instrumenti osiguranja

U tom trenutku banka angažira najveći dio odobrenog kredita, oslobađa garanciju za povrat avansa, te uzima druge instrumente osiguranja, prihvaća rizik naručitelja/korisnika kredita za urednu otplatu kredita umjesto rizika brodogradilišta, rizik uposlenja broda i brodskog tržišta i sve druge rizike s time u svezi, rizik osiguranja i reosiguranja broda.

Uobičajeni instrumenti osiguranja u ovoj fazi uključuju pomorsku hipoteku na brod, te ustup ili cesiju radi osiguranja svih prihoda i osiguranja broda.

Konkretni pravni problemi ili aspekti koji će biti obrađeni u ovom, drugom dijelu prezentacije su:

Pravni temelj stjecanja vlasništva na brodu;

Međusobni pravni odnosi subjekata uključenih u postupak prijenosa vlasništva na brodu;

Aspekti zastave broda i njihov utjecaj na valjanost i izvršivost instrumenata osiguranja kredita;

Pravni problemi odnosa kogentnih propisa i ugovornih odredbi u instrumentima osiguranja kredita.

Darko Vrkljan

Služba za reosiguranja i međunarodne klijente, Allianz Zagreb d.d., (Hrvatska)

Insurance Act 2015 — što to znači za pomorska osiguranja?

Insurance Act 2015 rezultat je skoro 30-godišnjih rasprava i prijedloga kako osuvremeniti više od 100 godina star *Marine Insurance Act 1906*. Iako je *Marine Insurance Act 1906* kroz stoljetnu sudsku praksu omogućio kodifikaciju (pomorskog) prava osiguranja, njegova je uloga zbog razvoja digitalne tehnologije, napretka osigurateljne prakse i podizanja svijesti o zaštiti potrošača (osiguranika) postepeno slabila.

Insurance Act 2015 predstavlja vjerojatno najznačajniju promjenu engleskog (britanskog) prava osiguranja ikad. Stupio je na snagu 12. kolovoza 2016. godine i odnosi se na sve vrste osiguranja uključujući reosiguranje i retrocesiju. Najvažnije promjene odnose se na predugovorne obveze, (izričita ili prešutna) jamstva, prijevorne štete i, uvjetno rečeno, naknade šteta (za kasna plaćanja šteta) temeljem *Enterprise Act 2016*.

Autor ovim radom želi objasniti utjecaj tih najvažnijih promjena novog zakona na industriju osiguranja, a posebice na transportna osiguranja odnosno osiguranja brodova (*H&M*) i prikazati primjenu istih u praksi preuzimanja *H&M*

rizika. Naime, 2/3 država u svijetu koristi *Institute Time Clauses — Hulls* (1/10/83 odnosno 1/11/95), skraćeno *ITC — Hulls* (1/10/83), kao uvjete za osiguranje brodova. Također, i mnogi drugi uvjeti transportnih osiguranja imaju svoj temelj upravo u *ITC—Hulls* (1/10/83).

Zaključno, autor ovom prezentacijom želi potaknuti sudionike i na razmišljanje o opravdanosti buduće primjene engleskog prava i prakse umjesto ugovaranja domaćeg prava, posebice hrvatskog prava.

Ana Vrsaljko Metelko

Odvjetničko društvo Žurić i Partneri d.o.o., Zagreb, (Hrvatska)

Ovrha na zrakoplovu i brodu — ista pravila provedbe prije i neka nova nakon otvaranja stečajna

Uz devet članaka (čl. 167. — 175.) Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu na postupak ovrhe i osiguranja na zrakoplovu primjenjuje se većina odredbi Pomorskog zakonika koje se primjenjuju na postupak ovrhe i osiguranja na brodu, točnije odredbe članaka 854., 857., 863., 864., 867. — 988. PZ-a.

Odredbe općeg propisa koji propisuju ovršni i postupak osiguranja, Ovršnog zakona se primjenjuju u manjem dijelu na postupak ovrhe na zrakoplovu i brodu odnosno primjena tog propisa je u odnosu na ovrhu na zrakoplovu i brodu podredna.

Pomorski zakonik u odnosu na ovrhu na brodu i zrakoplovu propisuje dvije vrste postupka:

1. ovrhu radi namirenja novčane tražbine
2. ovrhu radi predaje broda/zrakoplova

i u odnosu na njih određuje detaljna pravila koja se tiču sadržaja prijedloga za ovrhu i rješenja o ovrši, nadležnosti za odlučivanje o prijedlogu za ovrhu, izuzeće od ovrhe, ovršne radnje, utvrđivanje vrijednosti broda/zrakoplova, način i uvjete prodaje, namirenje vjerovnika, obustavu postupka.

Obje vrste postupaka su, ovisno o tome koji vjerovnici su ih inicirali, odredbama novog Stečajnog zakona doživjele određene promjene. Taj je propis na snazi od 1. rujna 2015.g. i u hrvatsko stečajno zakonodavstvo je unio značajne promjene — u nekim je dijelovima zakonodavac zadržao ranija zakonska rješenja pa se neka pravila vezana uz ovršne postupke nisu mijenjala, a u nekima je unio sasvim nova rješenja. Jedno od takvih je i status ovršnih postupaka na brodu i zrakoplovu pokrenutih od strane razlučnih vjerovnika (vjerovnika s pravom odvojenog namirenja odnosno onih koji imaju založno pravo ili pravo na namirenje na kojoj stvari ili pravu koji su upisani u javnoj knjizi).

Odredbama ranijeg Stečajnog zakona položaj stečajnih vjerovnika u kontekstu ovrhovoditeljskih ovlasti u ovršnim postupcima bio je različit od onoga koji su uživali razluč-



ni i izlučni vjerovnici (osoba koja na temelju kojega svojega stvarnoga ili osobnoga prava može dokazati da neki predmet ne spada u stečajnu masu). Tako je bilo propisano da stečajni vjerovnici nakon otvaranja stečajnoga postupka ne mogu protiv dužnika tražiti osiguranje ili ovrhu na dijelovima imovine koja ulazi u stečajnu masu niti na drugoj imovini dužnika, a ovršni postupci koji su u tijeku u vrijeme otvaranja stečajnoga postupka prekidaju, a nakon što budu nastavljani, ovršni će ih sud obustaviti. U odnosu na razlučne i izlučne vjerovnike bilo je propisano da su nakon otvaranja stečajnoga postupka ovlašteni pokrenuti postupak ovrhe ili osiguranja po općim pravilima ovršnoga postupka, a da će prekinute postupke ovrhe i osiguranja koje su ti vjerovnici pokrenuli prije otvaranja stečajnoga postupka nastaviti i provesti ovršni sud po pravilima ovršnoga postupka.

U odnosu na unovčenje broda i zrakoplova taj je propis određivao različita pravila ovisno o tome je li razlučni vjerovnik pokrenuo ovršni postupak ili ne pa je predviđao (i) prodaju po stečajnom sucu na prijedlog stečajnog upravitelja odnosno (ii) prodaju u ovršnom postupku koji je pokrenuo razlučni vjerovnik.

Odbredbama novog Stečajnog zakona status stečajnih i izlučnih vjerovnika je ostao isti dok su pravila o ovlaštenjima razlučnih vjerovnika promijenjena tako da oni nakon otvaranja stečajnoga postupka više nisu ovlašteni pokrenuti postupak ovrhe ili osiguranja, a postupci ovrhe i osiguranja koje su pokrenuli prije otvaranja stečaja (odnosno koji su u tijeku u vrijeme otvaranja stečajnoga postupka) se prekidaju i nastaviti će ih sud koji vodi stečajni postupak primjenom pravila o unovčenju predmeta na kojima postoji razlučno pravo u stečajnom postupku. Dodatno, kod pravila o unovčenju brodova i zrakoplova su unesene i odredbe o vrijednostima ispod kojih odnosno po kojima se brod odnosno zrakoplov mogu unovčiti, a koja se razlikuju od onih propisanih Pomorskim zakonikom.

Predmet ovog rada je analiza odnosa i potencijalnog sukoba navedenih propisa u kontekstu ovrhe na brodu i zrakoplovu prije i poslije otvaranja stečaja.

