

**Znanstveni skup:**

**POMORSKO PRAVO I PRAVO MORA :  
JADRANSKE ZEMLJE U EUROPSKIM OKVIRIMA**

**7. studenoga 2014.**

**Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti  
Zrinski trg 11, Zagreb**

**SAŽECI IZLAGANJA**

**Prof. emeritus IVO GRABOVAC,**  
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu  
igrabovac@pfst.hr

**POMORSKA I UNUTARNJA PLOVIDBA – POVEZANI  
SUSTAV ODGOVORNOSTI U PRIJEVOZU STVARI U  
EUROPSKIM OKVIRIMA**

U prošlosti je bilo više pokušaja konvencijskog uređenja prijevoza stvari u unutarnjoj plovidbi, dok konačno nije izglasana Konvencija o ugovoru o prijevozu stvari unutarnjim plovnim putovima (Budimpeštanska konvencija), 2000., koja je u skladu s načelima Europske unije inkorporirana u hrvatski pravni sustav. U usporedbi s odnosnim pomorskopravnim odredbama, Budimpeštanska konvencija je osebujna i u mnogočemu neovisna, iako za mnoga druga područja i dalje vrijedi *mutatis mutandis* načelo s našim Pomorskim zakonikom. Upravo ta vezanost s pomorskopravnim odredbama intrigantna je usporedba Budimpeštanske konvencije s odgovarajućim konvencijama pomorskog prijevoza (a i drugih grana prijevoza), uz neizbježnu dvojbu: može li Budimpeštanska konvencija svojim kompromisnim sadržajem utjecati na međunarodnu pomorsku regulativu?

**Doc. dr. sc. IVANA KUNDA**  
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci  
Katedra za međunarodno i europsko privatno pravo  
Hahlić 6, 51000 Rijeka  
ikunda@pravri.hr

**KOLIZIJSKOPRAVNO UREĐENJE UGOVORA O PRIJEVOZU  
STVARI BRODOM PREMA UREDBI RIM I**

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju na snagu su u Hrvatskoj stupile uredbe iz međunarodnog privatnog prava, među kojima i Uredba (EZ) br. 593/2008. Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o mjerodavnom pravu za ugovorne obveze. Njome su propisane kolizijske odredbe koje se odnose i na ugovore o prijevozu stvari brodom te će u okviru svoga polja primjene zamijeniti postojeće odredbe iz Pomorskog zakonika. Uredbom je propisana mogućnost izbora mjerodavnog prava, a u nedostatku istoga predviđene su objektivne poveznice koje donose određene izmjene u odnosu na prethodno primjenjivi režim. Pored važnosti ukazivanja na ove promjene, valja naglasiti da je europsko pravo podložno tumačenjima Suda EU-a pa je u tom smislu također potrebno obratiti pozornost na praksu toga suda. U konkretnom slučaju to znači i osvrt na odluku Suda EU-a u predmetu C-133/08 *Intercontainer Interfrigo SC protiv Balkenendea*. Pitanje od velike važnosti u okviru ove teme je i odnos između Uredbe Rim I i međunarodnih pomorskopravnih konvencija, upravo zbog njihove brojnosti. Tu su još i dodatna pitanja, poput doseg mjerodavnog prava, klauzule javnog poretka i pravila neposredne primjene, koja također pokazuju određene specifičnosti kod ugovora o prijevozu stvari brodom.

**Prof. dr. sc. RANKA PETRINOVIĆ**  
**Mr. sc. IVANA LOVRIĆ**  
Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu  
Zrinsko-Frankopanska 38, 21000 Split  
ranka@pfst.hr  
ivana.lovric@pfst.hr

### **OSIGURANJE POMORACA PREMA NOVOJ KONVENCIJI O RADU POMORACA**

Konvencija o radu pomoraca (*Maritime Labour Convention - MLC*), usvojena 2006. godine u Genevi, stupila je na snagu 20. kolovoza 2013. godine, godinu dana nakon što ju je ratificiralo 30 država članica Međunarodne organizacije rada (ILO) s ukupno 33 posto svjetske tonaže. Zbog svoje iznimne važnosti za pomorce Konvencija je nazvana *četvrtim stupom* kvalitetnog brodarstva uz najvažnije instrumente Međunarodne pomorske organizacije (IMO): SOLAS, MARPOL i STCW konvencije. Nazivaju je i *Poveljom o radu pomoraca*. Konvencija o radu pomoraca predstavlja konsolidaciju i modernizaciju standarda definiranih u čak 37 konvencija usvojenih do tada u okviru ILO-a. Republika Hrvatska ratificirala je Konvenciju u veljači 2010. godine te je svoje nacionalno zakonodavstvo uskladila s njenim odredbama kao i s Direktivom 2009/13/EU od 16. veljače 2009., kojom se primjenjuje Sporazum o Konvenciji o radu pomoraca (2006.), zaključen između *Udruženja brodovlasnika Europske zajednice (ECSA)* i *Europske federacije transportnih radnika (ETF)*. MLC konvencijom obuhvaćeni su gotovo svi aspekti života i rada pomoraca, uključujući najnižu dob za ukrcaj, ugovore o radu, sate rada i odmora, plaće, godišnje odmore, repatrijaciju (povratak pomoraca u mjesto prebivališta), medicinsku skrb na brodu, korištenje ovlaštenih posrednika pri zapošljavanju,

smještaj na brodu, hranu i posluživanje kao i zaštitu na radu, izbjegavanje nesreća i pravo na podnošenje prigovora pomoraca. Brodovi država stranaka Konvencije trebaju imati posebne svjedodžbe kao dokaz poštivanja propisanih standarda, a u lukama država stranaka Konvencije ispunjavanje istih standarda tražit će se i od svih brodova koji budu tamo uplovljavali bez obzira na to je li država zastave broda stranka MLC konvencije ili nije. Među najvažnije konvencijske odredbe spadaju one koje osiguravaju minimalni standard zaštite zdravlja i medicinske skrbi u zaštiti pomoraca od financijskih posljedica pojave bolesti, povreda ili smrti u vezi s njihovim zaposlenjem. Radi provođenja te zaštite, MLC konvencijom se obvezuju države članice donijeti odgovarajuće propise kojima će osigurati da brodovlasnici svih brodova koji plovo pod njihovom zastavom primjenjuju sustav zaštite pomoraca predviđen Konvencijom. Te su obveze popisane u glavi 4.2. koja nosi naslov: *Odgovornost brodovlasnika*. Prema tim je odredbama brodovlasnik dužan za svoje pomorce snositi niz troškova zdravstvene zaštite ili osigurati financijsko jamstvo za te troškove. Država stranka, nadalje, mora zahtijevati da brodovi koji plovo pod njezinom zastavom pruže financijsko jamstvo za troškove repatrijacije pomoraca (Standard 2.5.), a za slučaj gubitka broda, država stranka mora donijeti propise kojima će predvidjeti obvezu poslodavca da pomorcima isplati odgovarajuću naknadu (Standard 2.6.). U radu se posebno prikazuje i analizira sustav osiguranja predviđen Konvencijom o radu pomoraca. U Konvenciji nije izrijekom predviđeno obvezno osiguranje od odgovornosti, kao što je to, primjerice, predviđeno u CLC i Bunker konvenciji, s pravom treće oštećene osobe na izravni zahtjev prema osiguratelju od odgovornosti, ali se institut osiguranja i ovdje pokazuje kao vrlo prikladan način za ispunjenje Konvencijskih zahtjeva. Konvencijski

je sustav o osiguranju postavljen vrlo široko i nedovoljno je precizan, pa to otvara brojna pitanja. Među tim pitanjima posebice su zanimljiva ova: kakva je pravna narav predviđenog osiguranja, je li to osiguranje života odnosno nezgode ili odgovornosti; tko se u odnosu iz osiguranja javlja kao osiguratelj, a tko kao osiguranik; koja osoba ima osigurljiv interes i kakve je naravi taj interes; kojom se ispravom dokazuje ispunjenje Konvencijskih zahtjeva. Iznimno su značajna i pitanja prava na izravnu tužbu kao i mjerodavnog prava i jurisdikcije. U radu će sva ta pitanja biti razmatrana i objašnjena prema dosadašnjim saznanjima i iskustvima.

**Dr. sc. IGOR VIO**

Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci  
Katedra za društvene znanosti  
Studentska 2, 51000 Rijeka  
ivio@pfri.hr

**Mr. sc. DOROTEJA ZEC**

Sindikat pomoraca Hrvatske  
Središnji ured Rijeka  
Krešimirova 4/II, 51000 Rijeka  
dzec@sph.hr

#### **IZMJENE I DOPUNE KONVENCIJE O RADU POMORACA – PRIMJENA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Konvenciju o radu pomoraca (*Maritime Labour Convention - MLC*) donijela je Međunarodna organizacija rada (*International Labour Organization – ILO*) u veljači 2006. godine na 94. sjednici Međunarodne konferencije rada. MLC je za Republiku Hrvatsku (i niz drugih zemalja) stupila na snagu 20. kolovoza 2013. godine, nakon što su ispunjeni svi predviđeni uvjeti. Konvenciju je do danas (lipanj 2014. godine) ratificirala 61 država, a te države stranke posjeduju preko 80% ukupne svjetske bruto tonaže. Važnost MLC-a temelji se na činjenici da uređuje sva osnovna pitanja koja se odnose na dolične uvjete rada i života pomoraca (minimalni zahtjevi koje pomorci moraju ispunjavati za rad na brodu, uvjeti zaposlenja, prostorije za smještaj, odmor, prehranu i posluživanje hrane, zaštita zdravlja, zdravstvena skrb, socijalna skrb i osiguranje dobrobiti pomoraca). Sama Konvencija propisuje sustav nadzora nad primjenom odredaba Konvencije, kao i daljnji rad na njezinu razvoju i poboljšanju. Tako članak XIII Konvencije propisuje da se u okviru Međunarodne organizacije rada stalno provodi nadzor nad

njenom primjenom u državama članicama u kojima je stupila na snagu, kao i da države članice i socijalni partneri (predstavnici pomoraca i brodovlasnika) neprekidno rade na poboljšanju i prilagodbi odredaba MLC-a. Temeljem obveze Međunarodnog ureda rada da stalno preispituje područja uređena Konvencijom, a nakon niza pripremnih sastanaka socijalnih partnera i država članica, kroz plodnu suradnju Međunarodne organizacije rada s Međunarodnom pomorskom organizacijom, ustanovila se potreba za njezinim dopunama. Temeljni uzrok tih izmjena i dopuna je potreba uvođenja instituta financijskog osiguranja (jamstva) u slučaju napuštanja pomorca (Pravilo 2.5 MLC-a), te u slučaju odgovornosti brodarka za slučaj bolesti, tjelesne ozljede ili smrti pomorca u svezi s njegovim zaposlenjem (Pravilo 4.2 MLC-a), koje su konačno utvrđene i dogovorene na Specijalnom tripartitnom odboru održanom u travnju 2014. godine u Međunarodnoj organizaciji rada. Prihvaćene su i od strane država članica te predstavnika pomoraca i brodovlasnika sa zajedničkim ciljem da se položaj pomorca detaljnije uredi i da mu se zajamči sigurnost u navedenim okolnostima. Konačno, u lipnju 2014. godine, na 103. Općoj konferenciji Međunarodne organizacije rada velikom većinom su usvojene ove izmjene i dopune, koje bi, nakon što se ispune uvjeti propisani Konvencijom, vjerojatno početkom 2017. godine, trebale stupiti na snagu za države članice koje ih ratificiraju. U ovom radu analizirat će se pretežito navedena područja koja su bila predmetom izmjena i dopuna: financijsko osiguranje (jamstvo) u slučaju napuštanja pomorca (Pravilo 2.5 MLC-a), te u slučaju odgovornosti brodovlasnika za slučaj bolesti, ozljede ili smrti pomorca u svezi sa njegovim zaposlenjem (Pravilo 4.2 MLC-a). Naime, upravo je tim izmjenama i dopunama u MLC uveden mehanizam koji pomorcu, odnosno njegovoj obitelji, osigurava veću

sigurnost u posebno teškim okolnostima (napuštanje, bolest, ozljeda ili smrt pomorca), tako da se olakšava pristup sredstvima osiguranja na način da ih se može tražiti izravno od osiguratelja. Također će se u radu ukazati na neke probleme dosadašnje primjene Konvencije u Republici Hrvatskoj, te anticipirati niz pitanja buduće primjene njezinih netom usvojenih izmjena i dopuna.

**Dr. sc. PETAR KRAGIĆ**  
**DIANA JEROLIMOV, dipl. iur.**  
Tankerska plovidba d.d.  
B. Petranovića 4, 23000 Zadar  
petar.kragic@tankerska.hr  
diana.jerolimov@tankerska.hr

### **RAZVOJ HRVATSKOG PRAVA U PITANJIMA ODGOVORNOSTI ZA SMRTI I TJELESNE OZLJEDE POMORACA**

Izlaganje / članak bi se posebice bavio aktualnim pitanjem nadležnosti sudova – gdje bi se trebalo uskladiti hrvatsko zakonodavstvo s propisima Europske unije - te mogućnostima korištenja arbitraže. Bila bi obrađena i druga pitanja koja su u zakonodavstvu i teoriji izazivala prijemor kao podijeljena odgovornost, probijanje pravne osobnosti, izravna tužba i sl.

**Prof. dr. sc. DOROTEA ĆORIĆ**  
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci  
Katedra za pomorsko i općeprometno pravo  
Hahlić 6, 51000 Rijeka  
dorotea.coric@pravri.hr

### **UTJECAJ EUROPSKOG PRAVA ZAŠTITE OKOLIŠA NA POMORSKU INDUSTRIJU**

U radu se daje prikaz presude Europskog suda pravde povodom zahtjeva francuske općine *Mesquer* za naknadu troškova skupljanja uljnog otpada nakon nezgode tankera *Erika* 1999. godine.

Europski sud pravde donio je odluku koja će nedvojbeno ostaviti utjecaja na pitanje primjene međunarodnog sustava odgovornosti za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem (CLC/Fond sustava) na području država članica Europske unije.

Navode se pitanja o kojim je Sud raspravljao, a koja se odnose na tumačenje pojedinih odredbi EU Direktive o otpadu 75/442 te odnosa europskih propisa i međunarodnih ugovora.

Posebno se naglašava odluka Suda da se ulje, koje se prevozi brodom, u trenutku kad dospije u more može smatrati otpadom u smislu navedene Direktive.

Zaključuje se da navedeno tumačenje Suda omogućuje žrtvama onečišćenja, u slučajevima kad međunarodni sustav nije dostatan za namirenje, podnošenje odštetnih zahtjeva i na temelju Direktive o otpadu. To znači prema posjednicima ili proizvođačima proizvoda koji je postao otpad. Njihova financijska odgovornost posljedica je njihovog udjela u nastanku otpada i snošenju rizika od onečišćenja. Sud je još jednom dao prednost europskim propisima, bez obzira što su oni suprotni odredbama odgovarajućih međunarodnih ugovora koji obvezuju države članice.

**Prof. dr. sc. JASENKO MARIN**

Pravni fakultet Sveučilište u Zagrebu  
Katedra za pomorsko i općeprometno pravo  
Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb  
jasenko.marin@pravo.hr

### **PRAVA PUTNIKA KOD PRIJEVOZA MOREM I UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA**

Prava putnika koji se prevoze morem i unutarnjim plovnim putovima uređena su različitim propisima - međunarodnim ugovorima, propisima donesenim pod okriljem Europske unije kao i domaćim (internim) propisima pojedinih država. Slično kao i u drugim transportnim granama, pomorski putnici, odnosno putnici koji se prevoze unutarnjim plovnim putovima, imaju pravo na naknadu štete zbog povrede njihova tjelesnog integriteta (u širem smislu) za vrijeme prijevoza, pravo na obaviještenost, pravo na nediskriminirajuće uvjete prijevoza, pravo na skrb, pomoć, preusmjeravanje i povrat prevoznine u slučaju otkazivanja prijevoza ili zakašnjenja u polasku kao i pravo na odgovarajuću naknadu u slučaju zakašnjenja u dolasku na konačno odredište. Posebna prava pripadaju i osobama s invaliditetom odnosno osobama smanjene pokretljivosti. U radu će se detaljnije analizirati svako od navedenih prava, uzimajući pri tome u obzir da svako putničko pravo ujedno predstavlja i obavezu za prijevoznika, operatora lučkog terminala, ali i za nadležna državna tijela i druge institucije. Naglasit će se i problemi koji proizlaze iz činjenice da je navedena materija uređena s više različitih izvora prava što stvara mogućnost njihova međusobnog nepotrebnog „preklapanja“. Utvrdit će se i kritički analizirati način i stupanj implementacije relevantnih međunarodnih ugovora i propisa EU u hrvatskim

nacionalnim propisima. Iznijet će se i očekivana buduća kretanja u pogledu uređenja ovog pitanja na razini EU.

**Ključne riječi:** prava putnika kod prijevoza morem i unutarnjim plovnim putovima; Uredba (EU) 1177/2010 o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima; Direktiva 90/314/EEC o paket aranžmanima; Atenska konvencija; Uredba (EU) 392/2009 o odgovornosti prijevoznika za pomorske putnike u slučaju nezgode; Pomorski zakonik; Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu

**Dr. sc. BILJANA ČINČURAK ERCEG**

Pravni fakultet Sveučilišta J. J. Strossmayera u Osijeku  
Katedra pomorskog i općeprometnog prava  
Stjepana Radića 13, 31000 Osijek  
biljana.cincurak@pravos.hr

### **ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA TJELESNOM INTEGRITETU PUTNIKA I PRTLJAZI PREMA ODREDBAMA POMORSKOG ZAKONIKA Z 2013. GODINE**

Radi usklađivanja zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije došlo je do značajnih izmjena i dopuna Pomorskog zakonika 2013. godine, posebno u dijelu koji se odnosi na prijevoz putnika i prtljage. Naime, Pomorski zakonik upućuje na primjenu Uredbe 392/2009 Europskog Parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća kod prijevoza putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove. Budući da su u Uredbu 392/2009 unesene odredbe Protokola iz 2002. godine Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine kao i Rezerva i Smjernica IMO-a za provedbu Atenske konvencije iz 2006. godine, one će se izravno primjenjivati i u Republici Hrvatskoj. Na prijevoz putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika.

U ovom se radu analiziraju rješenja Pomorskog zakonika iz 2013. godine o odgovornosti prijevoznika za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika te za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage.

**Mr. sc. MARIJA PIJACA**

Sveučilište u Zadru  
Pomorski odjel  
Mihovila Pavlinovića bb, 23000 Zadar  
mpijaca@unizd.hr

### **PRAVNO UREĐENJE ZAKUPA BRODA U FRANCUSKOM, TALIJANSKOM, ENGLESKOM I AMERIČKOM PRAVU**

U radu se analizira pravno uređenje zakupa broda u francuskom, talijanskom, engleskom i američkom pravu. Ponajprije se određuje položaj ugovora o zakupu broda u okviru sistematizacije ugovora o iskorištavanju brodova u pravima navedenih država. Razmatraju se zakonska rješenja analizom pojma i pravne prirode ugovora o zakupu broda. Navode se prava i obveze ugovornih stranaka, a u okviru toga posebno njihova ugovorna odgovornost. Određuju se ostale specifične odredbe pravnih izvora zakupa broda ovih država kakav je primjerice oblik, prestanak ugovora o zakupu broda i odnosi ugovornih stranaka iz podzakupa broda. Zaključno, utvrđuju se sličnosti i razlike promatranih prava i načina pravnog uređenja zakupa broda. Analiza rezultira specifičnim rješenjima koja se posebice razlikuju kada je riječ o pravnom uređenju zakupa broda država kontinentalnog prava i onih *Common Law*-a.

**Ključne riječi:** ugovor o zakupu broda; poredbena rješenja kontinentalnog prava i *Common Law*-a



**Doc. dr. sc. ŽELJKA PRIMORAC**

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Katedra za pomorsko pravo i opće prometno pravo

Domovinskog rata 8, 21000 Split

zeljka.primorac@pravst.hr

**EUROPSKI PRAVNI OKVIR ODGOVORNOSTI  
BRODOVLASNIKA ZA SIGURNO I EKOLOŠKI  
PRIHVATLJIVO RECIKLIRANJE BRODOVA**

Autorica u radu ukazuje na pravne zasade sigurnog i ekološki prihvatljivog recikliranja brodova prema rješenjima europskih pravnih ishodišta. Iznošenjem modaliteta sustavnog nastojanja zaštite ljudskog zdravlja i morskog okoliša od negativnih učinaka recikliranja starih brodova na plažama trećih zemalja, odredbe Međunarodne konvencije o sigurnom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova – Hong Kong (2006.) imale su neposredan učinak na nastojanje EU da unilateralnim pristupom postigne sigurnije i ekološki prihvatljivije recikliranje brodova koji plovo pod zastavom države članice EU. Stoga je poseban naglasak rada stavljen na pravnu analizu Uredbe (EU) br. 1257/2013 Europskog Parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. god. o recikliranju brodova kako u odnosu na zahtjeve prema brodovlasnicima brodova država članica EU, tako i u odnosu na specifičnost rješenja o zahtjevima za brodove koji plovo pod zastavom „trećih zemalja“ a pristaju u luku ili sidrište države članice EU. Raspravljajući o učincima visoko postavljenih standarda recikliranja brodova na povećanje troškova poslovanja, autorica zaključuje kako će povećanje ekološki prihvatljivih standarda sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša neupitno zahtijevati brzu i kvalitetnu prilagodbu brodovlasnika novim pravnim normama i troškovima poslovanja.

Analizirajući ekološkopravna i ekonomska stajališta o utjecaju i učincima reciklažne industrije brodova na svjetsko pomorsko tržište, autorica naglašava kako se unilateralni pristup na europskoj razini – Uredba (EU) br. 1257/2013, obvezatno i u cijelosti izravno primjenjuje u državama članicama EU, što s obzirom na međunarodni karakter problema sigurnog i ekološki prihvatljivog recikliranja brodova zahtijeva potrebu za postizanjem međunarodne jedoobraznosti.

**Ključne riječi:** recikliranje brodova; odgovornost brodovlasnika; europski propisi

**Prof. dr. sc. AXEL LUTTENBERGER**

Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci  
Katedra za društvene znanosti  
Hahlić 6, 51000 Rijeka  
axel@pfri.hr

**Dr. sc. LIDIJA RUNKO LUTTENBERGER**

Komunalac d.o.o.  
Jurdani 50/b, 51213 Jurdani  
lidija.luttenberger@komunalac-opatija.hr

### **ULOGA PRAVOSUĐA U SUZBIJANJU KLIMATSKIH PROMJENA I ZAŠTITI OKOLIŠA**

Rad obrađuje pitanja globalnog zatopljenja, podizanja razine mora, ekstremnih poplava, ekstremne dezertifikacije, ekstremnog onečišćenja i suše koji posebno ugrožavaju Sredozemlje i Jadran te navodi ulogu pravosuđa u međugeneracijskoj solidarnosti. Sudska vlast može djelovati dugoročnije od izabranih predstavnika izvršne vlasti i ima dostatno vrijeme za promišljanje šire od izbornog ciklusa u demokratskim društvima. Ističe se potreba da se europske države pozivaju na sudsku klimatsku praksu i standard savjesnog postupanja, uz oživotvorenje načela predostrožnosti i univerzalnih načela ljudskih prava. Autori iznose mišljenje da proaktivna uloga pravosuđa može u bitnom doprinijeti zaštiti okoliša, moguće i značajnije od pojedinačne nacionalne, regionalne ili međunarodne predstavničke i izvršne vlasti.

**Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF**

**Dr. sc. ADRIANA VINCENCA PADOVAN**

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti  
Augusta Šenoa 4, 10000 Zagreb  
vesnas@hazu.hr  
avpadovan@hazu.hr

### **OSOBITOSTI PRESTANKA I STJECANJA PRAVA VLASNIŠTVA NA NEIZVAĐENIM PODRTINAMA I POTONULIM STVARIMA**

Podrtine i potonule stvari koje su napuštene ili izgubljene, ili im je vlasnik nepoznat, ili ih ovlaštena osoba ne namjerava vaditi, su predmeti podvrgnuti posebnom stvarnopravnom uređenju. Posebni načini stjecanja prava vlasništva na temelju zakona na podrtinama i potonulim stvarima jesu: nalaz stvari u moru i stjecanje vlasništva u korist Republike Hrvatske na podrtinama i potonulim stvarima koje vlasnici nisu izvadili u roku od dvije godine od kada su potonuli ili se nasukali. Dodatne specifičnosti odnose se na podrtine i potonule stvari koje imaju kulturni značaj. One uživaju posebnu zaštitu po propisima o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara.

Analizira se uloga posebnog stvarnopravnog uređenja za prestanak i stjecanje prava vlasništva na podrtinama i potonulim stvarima kao i međusobni odnos posebnih pravila za podrtine i potonule stvari sadržanih u Pomorskom zakoniku i općih pravila stvarnog prava. Detaljno se proučavaju i prikazuju sve pojedinosti tih posebnih načina stjecanja prava vlasništva na podrtinama i potonulim stvarima. Rad pruža opširan komentar zakonskih odredbi noveliranog PZ-a iz 2013. godine i smjernice za njihovo tumačenje u praksi.

U okviru istraživanja provodi se i poredbena analiza rješenja u drugim nacionalnim zakonodavstvima.

Novo stvarnopravno uređenje za prestanak i stjecanje prava vlasništva na neizvađenim podrtinama i potonulim stvarima koje su faktički napuštene, tj. čiji vlasnik je nepoznat ili je, pak, poznat, ali ne namjerava vaditi potonulu stvar ili podrtinu, ili bez opravdanog razloga prekine ili napusti započeto vađenje, ocjenjuje se vrlo korisnom i važnom novinom u hrvatskom pomorskom pravu.

**Dr. sc. MIŠO MUDRIĆ**

Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu  
Katedra za pomorsko i općeprometno pravo  
Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb  
mmudric@pravo.hr

### **PRAVNA REGULACIJA NAORUŽANE PRATNJE NA BRODOVIMA**

Privatne pomorske sigurnosne kompanije već dulji niz godina predstavljaju ozbiljan poslovni model sa procijenjenim godišnjim prihodom od 7 US\$ milijardi. Tržištem dominiraju kompanije sa sjedištem u Velikoj Britaniji, dok drugo mjesto zauzimaju američke kompanije. Iako je realna cijena usluge privatne naoružane pratnje na brodovima u posljednjih godinu dana znatno opala (10% vrijednosti u odnosu na 2009. godinu), imajući na umu pad učestalosti piratskih prepada u Indijskom oceanu i Edenskom zaljevu, pojava novih žarišta piratske aktivnosti (primjerice, Gvinejski zaljev), te velika potražnja za dodatnim uslugama koje zahtijevaju oružanu pratnju (primjerice, zaštita off-shore energetske industrije, zaštita ključnih pomorskih putova i prolaza), ukazuju na potrebu daljnjeg razvoja te grane globalne zaštitarske industrije.

**Prof. dr. JELENA NIKČEVIĆ GRDINIĆ**

Fakultet za pomorstvo Kotor  
Univerzitet Crne Gore  
Dobrota 36, 85330 Kotor  
jelenag@ac.me

### **PRAVNI OSVRT NA SPAŠAVANJE IMOVINE NA MORU**

Plovidba morem, sa svim mogućim rizicima i izazovima koji se iza nje kriju, odavno je uvjetovala nastanak jednog specifičnog pravnog instituta - spašavanja, kroz koji se, po tko zna koji put, odražava ljudska solidarnost i spremnost na pomoć. Prve tragove ovog instituta nalazimo još u zbirci pomorskopravnih propisa otoka Rodosa „Nomos Rodion Nautikos“ iz VIII stoljeća. Spašavanje kao jedan od najstarijih instituta pomorskog prava nije izgubio na svom značaju sve do današnjih dana. Naprotiv, stalno se osuvremenjivao i nadograđivao, tako da se pored spašavanja pomorske imovine ovaj institut proširio i na zaštitu i očuvanje morskog okoliša. U ovom radu posebna pažnja se poklanja imovinskopravnom aspektu spašavanja kroz ukazivanje na najznačajnija rješenja koja su data u relevantnim međunarodnim konvencijama, standardiziranim obrascima ugovora o spašavanju s posebnim osvrtom na novi Lloydov obrazac ugovora o spašavanju (Lloyd's Open Form of Salvage Agreement - LOF 2011) i nacionalno zakonodavstvo Crne Gore.

**Ključne riječi:** spašavanje; ugovor o spašavanju; LOF; nagrada za spašavanje; zaštita morskog okoliša

**Dr. sc. BOŽENA BULUM**

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti  
Augusta Šenoa 4, 10000 Zagreb  
bbulum@hazu.hr

### **NOVA TUMAČENJA ODREDBI UREDBE 3577/92 O POMORSKOJ KABOTAŽI**

Tradicionalno je tržište kabotaže u državama članicama EU bilo rezervirano za domaće brodare. To je promijenjeno donošenjem Uredbe 3577/92 o primjeni načela slobodnog pružanja usluga na pomorski promet u državama članicama (pomorska kabotaža), kojom se liberalizira pružanje usluga pomorske kabotaže. Od početka primjene te Uredbe pružatelji usluga s poslovnim nastanom u bilo kojoj državi članici EU mogu obavljati kabotažu na čitavom teritoriju EU. Pojam pomorske kabotaže prema Uredbi 3577/92 obuhvaća pomorski prijevoz putnika ili robe između luka koje se nalaze na kopnu ili na glavnom teritoriju iste države članice bez zaustavljanja na otocima, tzv. kopnena kabotaža (*mainland cabotage*), pomorski prijevoz putnika ili robe između bilo koje luke u državi članici i postrojenja ili struktura koje se nalaze u epikontinentskom pojasu te države članice (*off-shore usluge, off-shore supply services*) i pomorski prijevoz putnika ili robe između luka koje se nalaze na kopnu jednog ili više otoka u istoj državi članici odnosno između luka koje se nalaze na otocima u istoj državi članici (otočna kabotaža, *island cabotage*).

Nakon stupanja na snagu Uredbe 3577/92 Europska komisija je nadzirala njenu provedbu te je donijela četiri izvješća o njezinoj provedbi, a svako od tih izvješća obuhvaća dvogodišnje razdoblje primjene Uredbe. Godine 2003. i 2006. Komisija je donijela Priopćenja o tumačenju Uredbe 3577/92 koja su vrlo značajna jer u

njima Komisija iznosi svoja tumačenja pojedinih odredbi Uredbe koje su se u praksi pokazale spornima i manjkavima. U radu se detaljno analizira Komisijino Priopćenje o tumačenju Uredbe 3577/92 iz travnja 2014. godine u kojem je poseban naglasak stavljen na tumačenje odredbi Uredbe 3577/92 o postupku dodjele ugovora o javnim uslugama i njihovom trajanju te posadi broda kojim se pružaju usluge pomorske kabotaže. U tom priopćenju sadržan je i pregled prijelaznih mjera za primjenu ove Uredbe u odnosu na Hrvatsku od njezina pristupanja Uniji. Također, Europski sud donio je nekoliko presuda u kojima se tumače pojedine odredbe Uredbe 3577/92 o kojima će također biti riječi u ovom radu.

**Mr. sc. NIKOLA MANDIĆ**

Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu  
Katedra za opće i zajedničke predmete  
Zrinsko-Frankopanska 38, 21000 Split  
nmandic@pfst.hr

**IVA PARLOV, LL. M.**

Odvjetničko društvo Vukić i partneri d.o.o.  
Nikole Tesle 9, 51000 Rijeka  
iva.parlov@gmail.com

## **JAVNI PRIJEVOZ U LINIJSKOM I POVREMENOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU – PRAVNA VRELA (PODZAKONSKI PROPISI)**

U radu se obrađuju podzakonska pravna vrela koja reguliraju obavljanje djelatnosti javnog prijevoza u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu u Republici Hrvatskoj. Temeljni zakonski propis koji regulira ovu materiju je *Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu* iz 2006. godine. *Zakon* je mijenjan i dopunjavan 2009. i 2011. godine, a posebno značajne su posljednje izmjene i dopune iz 2013. godine kada je ova materija u cijelosti usklađena s pravnom stečevinom Europske unije. Posljednjim izmjenama i dopunama *Zakona* propisana je obveza donošenja novih podzakonskih propisa kojima bi se ova problematika normirala na cjelovit i sustavan način sukladno najnovijim zakonskim odredbama. Iako sa zakašnjenjem, do danas su doneseni svi podzakonski propisi. To su: *Uredba o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije i sklapanje ugovora o javnoj usluzi za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom*

*prometu, Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarenja prava na povlaštenu prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu i Odluka o visini popusta na redovne cijene putnih karata u povlaštenom prijevozu osoba i vozila u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu. Autori detaljno analiziraju i upućuju na najvažnija rješenja i nedostatke navedenih podzakonskih propisa.*

**ZORAN TASIĆ, dipl. iur.**

CMS Reich-Rohrwig Hainz d.o.o.

Ilica 1 , 10000 Zagreb

Zoran.Tasic@cms-rrh.com

### **ŠTO JE PRIJE: RETENCIJA BRODA ILI POMORSKA HIPOTEKA?**

U postupku ovrhe na brodu vjerovnici se podmiruju iz diobne mase prema redu prvenstva navedenom u članku 912. Pomorskog zakonika. Tako se iza vjerovnika čije su tražbine osigurane pomorskim privilegijem, podmiruju vjerovnici prava zadržaja iz članka 437. Pomorskog zakonika, a zatim vjerovnici čije su tražbine osigurane hipotekom na brodu.

Sukladno članku 437. brodogradiljač koji drži brod u gradnji ili na popravku u brodogradilišnoj luci ima pravo zadržati brod, dok mu ne budu isplaćene tražbine. Takav se brodogradiljač smatra vjerovnikom prava zadržaja iz rečenog članka 437. Pomorskog zakonika.

Obje citirane odredbe Pomorskog zakonika upućuju na obvezu brodogradiljača da faktično drži takav brod u posjedu kako bi pri diobi diobne mase stekao status vjerovnika prava zadržaja, te pravo na red prvenstva ispred hipotekarnih vjerovnika pri namiri iz diobne mase.

Onoga trenutka kada je pustio brod iz faktičnog posjeda, iako mu nisu isplaćene tražbine iz osnova ugovora o popravku broda, brodogradiljač više nema svojstvo vjerovnika iz članka 437., pa tako ni zajamčeni red prvenstva u odnosu na hipotekarnog vjerovnika temeljem članka 912..

Da li je samim „odlaskom“ broda iz posjeda brodogradiljača u „ruke“ i pod kontrolu suda koji je izdao privremenu mjeru

zaustavljanja broda, bilo po prijedlogu samog brodopopravljača ili nekog drugog vjerovnika, brodopopravljač izgubio prioritetni status vjerovnika u odnosu na hipotekarnog vjerovnika?

Kakav je međusobni položaj brodopopravljača i hipotekarnog vjerovnika kada se nakon naknadno izrečene privremene mjere zaustavljanja takvog broda, sukladno članku 953. Pomorskog zakonika, pred nadležnim sudom želi provesti ovrha na brodu u svrhu podjele diobne mase među vjerovnicima?

Međunarodna sudska praksa je različita.

**Dr. sc. ANTE VUKOVIĆ**

antevukovic17@net.hr

**Dr. sc. DEJAN BODUL**

Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci  
Katedra za građansko postupovno pravo  
Hahlić, 6, 51000 Rijeka  
dbodul@pravri.hr

**Mr. sc. DARIJAN ŠTAMBUK**

Croatia osiguranje d.d. Zagreb, Filijala Split  
Trg hrvatske bratske zajednice 8, 21000 Split  
darian.stambuk@crosig.hr

**OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI POMORSKOG  
PRIJEVOZNIKA U SLUČAJU NAUTIČKE POGREŠKE:  
hrvatska rješenja i europski trendovi**

Prijevoz robe morem ima niz karakteristika koje rezultiraju sustavom raspodjele *rizika* koji se ne može pronaći u legislativi drugih prometnih grana (zrak, cesta, željeznica i rijeke). U tom pogledu institut nautičke pogreške, kao razlog za *ekskulpaciju* prijevoznika od odgovornosti za štete ima dugu povijest u pomorstvu gdje je stvoren ne radi favoriziranja prijevoznika, kao što se možda čini na prvi pogled nekome tko nije upoznat s pomorskim pravom, već s ciljem raspodjele rizika između prijevoznika i korisnika prijevoza. Cilj je autora ispitati obilježja navedenog instituta i čitateljima pružiti sistematično razumijevanje materije s posebnim osvrtom na osiguranja od odgovornosti pomorskog prijevoznika u slučaju nautičke pogreške.

U prvom dijelu rada daje se odgovor na pitanje je li povijesna svrha instituta i danas održiva te što o tome promišljaju teoretičari

pomorskog prava i osigurateljske industrije? Nadalje će se analizirati vrste, polje primjene i priroda navedenog pojma u hrvatskom pomorskom pravu te njegov položaj u ugovorima o osiguranju od odgovornosti prijevoznika. Iako je hrvatsko zakonodavstvo u fokusu, nemoguće je, i bilo bi loše za analitički prikaz instituta, da ne ilustriramo međunarodni aspekt primjene nautičke pogreške. U zaključku, kroz analizu studije slučaja pomorske nesreće uzrokovane nautičkom pogreškom zapovjednika broda ukazuje se na nužnost daljnjeg promišljanja tako željenog, a opet osporavanog instituta nautičke pogreške kao razloga za oslobađanja od odgovornosti pomorskog prijevoznika. Je li konačno sazrelo vrijeme da se prijevoz tereta morem izjednači s drugim vrstama prijevoza u kojima prijevoznik odgovara za radnje i propuste osoba kojima se služi u poslovanje kao za svoje osobne?

**Ključne riječi:** nautička greška; prijevoznik; ugovor o osiguranju od odgovornosti

**Prof. dr. sc. DRAGAN BOLANČA**

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu  
Katedra za pomorsko pravo i opće prometno pravo  
Domovinskog rata 8, 21000 Split  
dbolanca@pravst.hr

### **PROBLEM STVARNIH PRAVA NA POMORSKOM DOBRU (BITNE NOVINE HRVATSKOGA POMORSKOG ZAKONODAVSTVA)**

Cjelokupni rad je podijeljen u pet dijelova. Nakon uvodnog (prvog) dijela, drugi dio je povijesni pregled pravnog statusa pomorskog dobra na području Republike Hrvatske. Treći se dio bavi razdobljem nakon stupanja na snagu Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama 2003. god. U četvrtom dijelu autor analizira zakonska rješenja *pro futuro*. U petom dijelu autor iznosi svoja zaključna razmatranja. U radu se ističe problem stečenih stvarnih prava na pomorskom dobru i objektima izgrađenim na tom dobru. Iako su nekretnine pomorskog dobra uvijek bile u pravnom statusu općeg dobra, svi zakoni koji su regulirali pravni status te posebne vrste nekretnina predviđali su iznimku od načelne nemogućnosti stjecanja stvarnih prava na nekretninama pomorskog dobra. Autor naglašava da postojeći zakon (čl. 118) nije riješio spomenute probleme, već ih je ostavio otvorenima. Međutim, nacrt novog zakonskog akta predviđa jasnija i bolja rješenja.



**Dr. sc. VANJA SERŠIĆ**  
Grad Rab  
vanja.sersic@grad-rab.com

**Dr. sc. JAKOB NAKIĆ**  
Županijsko državno odvjetništvo u Rijeci  
Frana Kurelca 3, 51000 Rijeka  
jakobnakic@yahoo.com

### **PRAVNI PROBLEMI MORSKE OBALE (U SVJETLU EUROPSKOG I HRVATSKOG PRAVA)**

Rad je koncipiran na način da predstavi važeće zakonodavstvo do ulaska Hrvatske u EU te pozitivno zakonodavstvo nakon ulaska u EU, skupa s dostupnom nam sudskom praksom europskih sudova, a sve u odnosu na problematiku morske obale kao dijela pomorskog dobra Republike Hrvatske. Predviđeno je da rad ima slijedeće cjeline:

1. Uvod
2. Pojmovno razlikovanje pomorskog dobra i morske obale
  - 2.1. Pomorsko dobro
  - 2.2. Morska obala
3. Koristi od gospodarskog korištenja pomorskog dobra i morske obale
4. Upravljanje pomorskim dobrom s posebnim osvrtom na integralno upravljanje
5. Relevantni propisi koji se odnose na morsku obalu do ulaska Hrvatske u EU
  - 5.1. Nacionalni propisi
  - 5.2. Međunarodni ugovori
  - 5.3. Protokol o integralnom upravljanju obalnim područjem Sredozemlja

6. Promjena zakonodavstva i pravne regulative ulaskom Hrvatske u EU
7. Propisi koji reguliraju problematiku morske obale nakon ulaska u EU
8. Propisi u pripremi koji će implicirati na regulativu morske obale
9. Sudska praksa sudova u EU koja se odnosi na pitanja morske obale
10. Zaključak

U radu će se apostrofirati nepoznavanje ili nedovoljno poznavanje zakonodavca prilikom donošenja propisa koji tangiraju problematiku morske obale, čime unose nedosljednosti i zabunu u primjenu referentnih propisa, te u konačnici i pravnu nesigurnost u ovoj oblasti u Republici Hrvatskoj. Naznačit će se i mogući pravci rješavanja uočenih problema kroz prijedloge primjene integralnog upravljanja morskom obalom uz anticipiranje nekih novih rješenja i ukazivanje na obvezu pridržavanja europskog zakonodavstva i posebno *precedentnih* odluka nadležnih europskih sudova.

Zaključno se ukazuje da naši teoretičari i praktičari koji se bave reguliranjem materije koja se referira na morsku obalu, nažalost, ne uvažavaju propise i sudsku praksu Europske unije koji su postali sastavni dio našeg pozitivnog zakonodavstva. Stoga se Republika Hrvatska izlaže opasnosti da ju Europska unija kao i pojedini zainteresirani subjekti prozivaju za nepoštivanje prava i sankcioniraju u smislu europske sudske prakse, a da te opasnosti nismo uopće svjesni. Isto tako gledanje na morsku obalu kao prirodni resurs, koji u Hrvatskoj ni izdaleka nije iskorišten na adekvatan način, je nužnost koja se nameće Hrvatskoj kao jednoj prezađuzenoj zemlji ako želi gospodarski napredak kako države tako i njenih stanovnika.

**LORIS RAK, dipl. iur.**

**Doc. dr. sc. BISERKA RUKAVINA**

Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci

Katedra za društvene znanosti

Studentska 2, 51000 Rijeka

loris.rak@pfri.hr

biserka@pfri.hr

**Mr. sc. OLGA JELČIĆ**

sudac Vrhovnog suda Republike Hrvatske (u mirovini)

### **UVODENJE OPĆEG STAVRNOPRAVNOG REŽIMA NA OBJEKTIMA LUČKE SUPRASTRUKTURE IZGRAĐENIM NA TEMELJU UGOVORA O KONCESIJI**

U tijeku rasprave o radnom materijalu nacrtu prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama ponovo se aktualiziralo pitanje uspostave općeg stvarnopravnog režima na zgradama i drugim građevinama koje su izgrađene na pomorskom dobru na temelju koncesije. Iako navedena mogućnost postoji još od stupanja na snagu Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima 1997. godine, posebni zakoni koji su uređivali pomorsko dobro i morske luke ovaj institut nisu nikada razvijali. Autori u svom radu analiziraju razradu tog instituta i dosege njegove moguće primjene u odnosu na objekte lučke suprastrukture.

**Ključne riječi:** pomorsko dobro; morske luke; koncesije; stvarno pravo

**Professor emeritus VLADIMIR–ĐURO DEGAN**

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

Augusta Šenoa 4, 10000 Zagreb

degan@hazu.hr

### **DELIMITACIJA I DEMARKACIJA VANJSKIH GRANICA REPUBLIKE HRVATSKE**

U presudi Međunarodnoga suda Nigerija/Kamerun iz 2002. godine izrijekom je navedeno da: „ ...delimitacija neke granice sastoji se u njezinoj 'definiciji', dok se demarkacija granice, koja pretpostavlja njezinu prethodnu delimitaciju, sastoji u njezinu obilježavanje na terenu“.<sup>1</sup>

Unatoč tomu što su sve države slijednice bivše SFRJ jednostrano i uzajamnim sporazumima priznale granice bivših jugoslavenskih republika kao svoje, i time su sve one priznale učinak načela *uti possidetis* na datum proglašenja njihove neovisnosti, svi ti akti nisu dostatni niti dovoljno precizni kao uvjet za njihovu konačnu demarkaciju<sup>2</sup>.

U normalnim okolnostima nove države nastoje okončati sve gornje poslove ubrzo nakon njihova međunarodnoga priznanja i primanja u UN i druge međunarodne organizacije. Ali države slijednice bivše SFRJ, među kojima i Hrvatska, veoma su nemarne u ostvarenju tih ciljeva. U izlaganju na skupu dat će se sumaran prikaz delimitacije i demarkacije granica Hrvatske sa svim njezinim susjedima s preporukom da se taj odgovoran posao ne zanemari. Postignuti ali nerealizirani sporazumi ocjenjivat će se temeljem pravila

<sup>1</sup> Cf., *I.C.J. Reports 2002*, p. 359, para. 84. I nakon druge faze slijedi trajno obilježavanje granice podizanjem graničnih stupova, graničnih piramida na tromeda, te prema potrebi izgradnjom prekograničnih mostova.

<sup>2</sup> Pri tome, s obzirom da Srbija još nije formalno priznala neovisnost Kosova, nije moguć ni njihov ugovor o delimitaciji.

kodificiranih u Bečkoj konvenciji o pravu ugovora iz 1969. godine. Ta Konvencija obvezuje sve te zainteresirane države i po ugovornoj osnovi.

Za to nesređeno stanje nakon gotovo četvrt stoljeća od proglašenja neovisnosti tih država uzrok se može naći u medijima koji stvaraju pretežito negativno javno mnijenje glede konačnoga razgraničenja, i u njihovu utjecaju na donositelje političkih odluka koji izbjegavaju ravnopravnu suradnju s neovisnim domaćim stručnjacima. Ukoliko dođe do nepristranoga suđenja pred međunarodnim tijelima uzimaju se stranci koji svoje usluge skupo naplaćuju, a svi oni nemaju ni objavljene radove kao dokaz njihove stručnosti u predmetu spora.

U usmenom izlaganju obrazložit će se primjeri te pogubne interakcije između medija i političara. To je npr. odnos „historijskih prava“ koja je neka država navodno stekla i načela *uti possidetis* na kritični datum. Nadalje, sva su načela koja su se iskristalizirala u praksi kopnenih i morskih razgraničenja *jus dispositivum*, a ne imperativne norme (*jus cogens*). Stranke mogu odstupiti od svakoga od tih načela uzajamnim sporazumom, pa tako i od onoga *uti possidetis*. Ali u nedostatku prešutnoga ili izričitog sporazuma, niti jedna zainteresirana država ne može svojim jednostranim aktima stjecati prava u svoju korist, niti lišavati prava suprotnu stranu koja se temelje na pravilima *jus dispositivum*. U tim okolnostima i ta su pravila za sve stranke apsolutno obvezujuća. Uz to, u međunarodnom pravnom poretku ne postoji hijerarhija pravnih normi, za razliku od one po domaćem pravu. Ne može ustavni akt jedne države derogirati akte ili ponašanje druge države ukoliko su oni u skladu s općim međunarodnim pravom.

**Dr. sc. MARINA VOKIĆ ŽUŽUL**

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti  
Augusta Šenoa 4, 10000 Zagreb  
mvz@hazu.hr

**VALERIJA FILIPOVIĆ, mag. ing. geod. et geoinfo.**

Hrvatski hidrografski institut  
Zrinsko-Frankopanska 161, 21000 Split  
valerija.filipovic@hhi.hr

## **GRANICE PODMORSKIH PROSTORA JADRANSKIH DRŽAVA**

U ovome radu analiziraju se sve dosada utvrđene granice jadranskog podmorja kao i one koje tak valja utvrditi, posebice u svjetlu novih istraživanja njegovih prirodnih bogatstava. Uz Hrvatsku i Italiju, koje dijele najveći dio morskog dna i podzemlja u Jadranu, pravo na epikontinentski pojas imaju i Crna Gora te Albanija. Dvije jadranske države - Bosna i Hercegovina te Slovenija, države su u nepovoljnome geografskom položaju koje ne mogu imati epikontinentski pojas kao prirodni produžetak svoga kopnenog područja. Podmorski prostori tih država završavaju stoga na vanjskoj granici njihovih teritorijalnih mora. Osim razmatranja tih granica i sporazumno utvrđenih granica epikontinentskih pojaseva, autorice se kritički osvrću i na jednostrane akte Slovenije o proglašenju njezinoga epikontinentskog pojasa kao potpuno pravno neutemeljene akte.

U središtu pozornosti ovoga rada je razmatranje granice koja dijeli podmorske prostore Hrvatske i Italije kao buduće granice dviju država i nad morskim dnom. Ta bi granična crta, u skladu s Konvencijom UN-a o pravu mora, trebala postati jedinstvena morska granica njihovih epikontinentskih i gospodarskih pojaseva

(odnosno ekološke zone Italije i zaštićenoga ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske). Takva jedinstvena granica u najboljem je interesu pravne sigurnosti u svim načinima korištenja mora, a u međunarodnoj sudskoj i arbitražnoj praksi posljednjih desetljeća u potpunosti je zamijenila povlačenje različitih crta razgraničenja za više pojaseva u istome morskom prostoru.

S obzirom na rezultate nedavno provedenih istraživanja potencijalnih nalazišta nafte i plina u južnom Jadranu, u radu se upozorava i na potrebu što skorijeg povlačenja crte bočnog razgraničenja epikontinentskih pojaseva Hrvatske i Crne Gore. Autorice analiziraju moguće pravce te nove granice, uzimajući u obzir znatno odstupanje od ekvidistance privremene crte razgraničenja određene *Protokolom o privremenom režimu uz južnu granicu između dviju država* 2002. godine.

**Ključne riječi:** morsko dno i podzemlje; razgraničenje; epikontinentski pojas; države u nepovoljnome geografskom položaju; jedinstvena morska granica; Jadransko more

**Prof. dr. sc. VESNA BARIĆ PUNDA**  
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu  
Katedra za međunarodno javno pravo  
Domovinskog rata 8, 21000 Split  
vesnapu@pravst.hr

**VALERIJA FILIPOVIĆ, mag. ing. geod. et geoinfo.**  
Hrvatski hidrografski institut  
Zrinsko-Frankopanska 161, 21000 Split  
valerija.filipovic@hhi.hr

**PROTOKOL O PRIVREMENOM REŽIMU  
UZ JUŽNU GRANICU (2002.)  
S POSEBNIM OSVRTOM NA ODLUKE VLADA REPUBLIKE  
HRVATSKE I CRNE GORE O ISTRAŽIVANJU I  
EKSPLOATACIJI UGLJIKOVODIKA U JADRANU**

U ovome radu autorice analiziraju *Protokol između Vlade Republike Hrvatske i Savezne vlade Savezne Republike Jugoslavije* (danas je stranka Protokola Crna Gora koja je 3. lipnja 2006. proglasila neovisnost i samostalnost) *o privremenom režimu uz južnu granicu između dviju država* (2002.) i odluke vlada Crne Gore (2011.) i Hrvatske (2014.) koje se odnose na istraživanje i eksploataciju ugljikovodika u Jadranu, a s obzirom na crtu razgraničenja morskih i podmorskih prostora prema *Protokolu*. Vlada Crne Gore je 3. ožujka 2011. donijela *Odluku o određivanju blokova za istraživanje i proizvodnju ugljikovodonika* čije granice odstupaju od morskog razgraničenja dviju država prema odredbama *Protokola o privremenom režimu uz južnu granicu*, ali i pravila međunarodnog prava mora, za razliku od koordinata istražnih prostora *Prvog javnog nadmetanja za izdavanje dozvola za istraživanje i eksploataciju ugljikovodika na Jadranu*, objavljenog na temelju odluka Vlade Republike Hrvatske od 27. ožujka 2014.