

Zbornik radova

2. MEĐUNARODNE KONFERENCIJE TRANSPORTNOG PRAVA I PRAVA OSIGURANJA

Proceedings

OF THE 2nd INTERNATIONAL TRANSPORT AND INSURANCE LAW CONFERENCE

intranslaw

Zagreb 2017

**TRANSPORTNO PRAVO
USUSRET BUDUĆNOSTI**

12. – 13. listopada 2017., Zagreb, Hrvatska

**TRANSPORT LAW
TOWARDS THE FUTURE**

October 12 – 13 2017, Zagreb, Croatia



PRAVNI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

© Copyright

Sva su prava pridržana.

Nije dopušteno umnožavanje (reproduciranje), stavljanje u promet (distribucija), stavljanje na raspolaganje javnosti, priopćavanje javnosti te prerada u bilo kojem obliku bez posebnog dopuštenja Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.

© Copyright

All rights reserved.

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, without the prior written permission of the Faculty of Law of the University of Zagreb.

Nakladnik / Publisher

Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu
Faculty of Law – University of Zagreb

Za nakladnika / For the Publisher

Prof. dr. sc. Dubravka Hrabar

Urednica nakladničke djelatnosti / Editor of the Publishing Department

Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov

Urednice izdanja / Editors of the Publication

Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić

Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov

Mr. spec. Aleksandra Čar

Grafičko oblikovanje naslovnice / Cover Layout and Design

Luka Gusić

Tisak / Printed by

Tiskara Zelina

ISBN 978-953-270-110-4

CIP zapis je dostupan u računalnome katalogu Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu pod brojem 000974480

Cataloguing and Publication Data available from the National and University Library in Zagreb, No. 000974480

Svi radovi objavljeni u Zborniku prošli su proces međunarodne anonimne recenzije dvaju recenzenata.

All articles published in the Proceedings were subject to international double-blind peer review procedure.

**Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije
transportnog prava i prava osiguranja
INTRANSLAW 2017 Zagreb**

TRANSPORTNO PRAVO USUSRET BUDUĆNOSTI

12. – 13. listopada 2017., Zagreb, Hrvatska

**Proceedings of the 2nd International Transport and
Insurance Law Conference
INTRANSLAW 2017 Zagreb**

TRANSPORT LAW TOWARDS THE FUTURE

October 12 – 13 2017, Zagreb, Croatia

Uredile / Edited by
Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić
Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov
Mr. spec. Aleksandra Čar

**Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu
Faculty of Law – University of Zagreb
Zagreb, 2017**

POSTOJE LI ELEMENTI OSTAVE U UGOVORIMA O VEZU U LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA¹

dr. sc. Vesna Skorupan Wolff*
doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan**

Izvorni znanstveni rad / original scientific paper
Primljeno: srpanj 2017. / Accepted: July 2017

SAŽETAK

Ugovori o pružanju usluga luka nautičkog turizma, poglavito ugovori o iznajmljivanju vezova, a zatim i oni o prihvatu i čuvanju plovnih 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. Pri sklapanju ugovora i određivanja opsega i sadržaja obveza te ugovorne odgovornosti stranaka primjenjuje se praksa korištenja općih uvojeta ugovora luka nautičkog turizma. Iz preliminarne analize primjećuje se da su opći ujeti poslovanja luka nautičkog turizma neujednačeni i nestandardizirani, a središnji je problem ove materije njihova nepreciznost i nedorečenost. Posljedica ovog nedostatka postojećeg autonomnog prava neujednačena je sudska praksa, što sve zajedno dovodi do pravne nesigurnosti. Pritom 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

* dr. sc. Vesna Skorupan Wolff; Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb, Šenoina 4; vesnas@hazu.hr

** doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan; Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti Zagreb, Šenoina 4; avpadovan@hazu.hr

¹ Ovaj je rad rezultat istraživanja u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine - unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, koji je financirala Hrvatska zaklade za znanost, www.delicromar.hazu.hr.

veza za čuvanje plovila na vezu. Odgovor na to pitanje zadire prvenstveno u raspravu o sadržaju konkretnog ugovora o stalnom vezu te analizu autonomnih izvora prava koji se na taj ugovor o vezu primjenjuju. Predmet rada analiza je ugovora o vezu koji se primjenjuju u poslovnoj praksi naših marina, usmjerena na pitanje postoje li elementi čuvanja plovila na vezu te ako postoje, koji je stvaran opseg takve obveze marine i u kojoj mjeri se ona može tumačiti primjenom odredbi o ugovoru o ostavi iz ZOO-a. Razvijeno tržište nautičkog turizma zahtijeva uravnoteženu zaštitu interesa stranaka koje u njemu sudjeluju. Takvi izazovi posebno dolaze do izražaja upravo u segmentu građanskopravne odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu. Smatramo da bi unapređivanje 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 marina. Ovaj rad treba poslužiti kao znanstvena podloga za izradu takvih općih uvjeta ugovora o vezu.

Ključne riječi: ugovor o vezu, opći uvjeti poslovanja marina, luka nautičkog turizma, odgovornost marine, ostava, čuvanje, plovilo, jahta, brodica

1. Uvodna razmatranja

Pravna pitanja glede ugovora o vezu, kao što su njegova pravna priroda, sadržaj, bitni sastojci, prava i obveze ugovornih stranaka, a posebno ugovorna odgovornost iz tog pravnog posla, postala su zbog intenzivnog razvoja nautičkog turizma i težnje Republike Hrvatske da i dalje razvija nautički turizam iznimno važna pitanja hrvatskog prava.

Ugovori o pružanju usluga luka nautičkog turizma, poglavito ugovori o iznajmljivanju vezova, a zatim i oni o nadziranju i čuvanju plovnih objekata te njihovu uređenju, pripremanju za nautičku sezonu, održavanju i servisiranju nisu pravno regulirani posebnim zakonskim odredbama. To su atipični inominatni ugovori nastali u poslovnoj praksi luka nautičkog turizma.² Riječ je o ugovorima koje priprema i predlaže jedna ugovorna strana, a uvijek je to pružatelj usluge veza, znači, luka nautičkog turizma, odnosno marina³. Pri sklapanju ugovora i određivanju opsega i sadržaja obveza te ugovorne odgovornosti stranaka primjenjuje se praksa korištenja općih uvjeta marina.⁴ U poslovnoj praksi hrvatskih marina 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. Rezultati naše dosadašnje analize na projektu DELICROMAR⁵ pokazuju da su opći uvjeti poslovanja marina neujednačeni i nestandardizirani, a središnji problem ove materije njihova je nepreciznost i nedorečenost.

Nadalje, u praksi se uočava dijametralno suprotan pristup s jedne strane sudova, a s druge strane marina o pitanju odgovornosti marina za čuvanje plovila na vezu. Sudovi nerijetko zaključuju da je marina odgovorna za štetu zbog gubitka ili oštećenja plovila jer nije postupala s pažnjom dobrog gospodarstvenika u ispunjavanju obveze čuvanja plovila te na ugovorni odnos stranaka iz ugovora o vezu primjenjuju odredbe Zakona o obveznim odnosima⁶ o ugovoru

² Padovan, A. V. 2013. Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje. *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*. god. 52. br. 167. str. 6-8.

³ Marina je najprepoznatljiviji i najkompleksniji oblik luke nautičkog turizma kao luke posebne namjene. U daljnjem ćemo tekstu radi jednostavnosti koristiti pojam marina premda se naša razmatranja na odgovarajući način odnose i na ostale vrste luka nautičkog turizma.

⁴ U praksi se rabe izrazi *opći uvjeti* ili *opći uvjeti poslovanja* i sl. iako je riječ o pojmovima koji imaju isto značenje. Radi ujednačenosti terminologije u ovom radu rabimo izraz *opći uvjeti ugovora* koji koristi i ZOO.

⁵ Vidjeti bilješku 1.

⁶ Narodne novine broj 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15; u nastavku ZOO.

o ostavi. Istodobno, obveza čuvanja plovila prisutna je iznimno rijetko u poslovnoj praksi i općim uvjetima ugovora hrvatskih luka nautičkog turizma. Analiza općih uvjeta ugovora marina kojima se uređuje stalni vez, pokazuje da marine veoma rijetko nude uslugu čuvanja plovila na vezu, štoviše, u pravilu se ograđuju od preuzimanja te obveze i u svojim općim uvjetima ugovora isključuju obvezu čuvanja i odgovornost za čuvanje plovila na vezu. Znači, čuvanje plovila na vezu nije tipična djelatnost hrvatskih marina. Riječ je o poslovnoj odluci marina da ne ugovaraju čuvanje plovila, već da rade po modelu tzv. najma veza ili najma veza i nadziranja ili pak nadgledanja plovila na vezu. Zbog toga treba naglasiti da domaći sudovi ne prepoznaju činjenicu postojanja čitavog spektra različitih usluga koje marine pružaju u okviru svojih ugovora o vezu. Naime, u praksi usluge mogu varirati od jednostavnog ustupanja mjesta za vez do vrlo složenih kombinacija usluga koje uz najam mjesta za vez mogu uključivati nadziranje, čuvanje, održavanje, servisiranje, popravak plovila i sl.

Ugovor o vezu neimenovan je, atipičan, neformalni ugovor pa je zbog toga složen 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 Pomorskog zakonika⁷ koji kao specijalni propis uređuje taj segment ugovora. Relevantan može biti i Zakon o zaštiti potrošača.⁸ Međutim, s obzirom na opisanu strukturu pravnih izvora, čini se da je u praksi najspornije pitanje u kojim slučajevima se na ugovor o vezu primjenjuju odredbe ZOO-a o ostavi te koje specijalne odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi mogu doći u obzir. U praksi, stranke mogu u ugovoru o vezu ugovoriti primjenu odredbi ZOO-a o ugovoru o ostavi, izričito isključiti njihovu primjenu, 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. Zbog toga je važno sagledati i razmotriti pravne posljedice koje nastupaju stranačkim disponiranjem o tom pitanju te što u ugovoru znači šutnja o tome.⁹

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. Ako se uzme da ugovor o vezu sadrži elemente čuvanja plovila, razina odgovornosti marine za štete na plovilu znatno je viša nego u slučaju ako je ugovoreno samo ustupanje mjesta za vez koje podrazumijeva poglavito samo odgovornost za ispravnost i prikladnost veza koji se ustupa na uporabu. Pitanja koja se pojavljuju u impostaciji ovog ugovora zadiru u pitanje uloge, poslovanja i obilježja cjelokupne djelatnosti marina. S druge strane, ako imamo elemente čuvanja kod ugovora o vezu, onda je vrijednost imovine koju korisnik veza povjerava na čuvanje marini također značajna pa zaštita korisnika veza kod ugovora o vezu s elementima čuvanja 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.

Divergentan pristup ovom problemu, točnije nejedinstveno tumačenje samog koncepta i *causae* ugovora o vezu, značajno utječe na pravnu sigurnost. Nejedinstvena sudska praksa i pogrešno kanaliziranje odgovornosti marine kao ostavoprimca u slučajevima kad čuvanje

⁷ Narodne novine broj 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 26/15.

⁸ Narodne novine broj 41/14 i 110/15.

⁹ V. o tome i Padovan, op. cit. bilješka 2., str. 1-35.

plovila nije ugovoreno i kad se ono ne predviđa kao ugovorna obveza prema općim uvjetima ugovora luke nautičkog turizama i konkretnom ugovoru o vezu, može imati značajne posljedice na poslovanje marina i daljnji razvoj nautičkog turizma. Riječ je o vrlo ozbiljnom problemu u praksi jer sporovi iz ugovora o vezu mogu biti sporovi iznimno visoke vrijednosti. Zbog toga je nužno razumijevanje šireg konteksta poslovanja marina i ugovora o vezu.

Nužno je istaknuti da domaće pravne književnosti o ovoj temi nema, izuzev dvaju radova, autora Padovan¹⁰ i Skorupan Wolff, Petrinović, Mandić,¹¹ koji spominju problem čuvanja plovila na vezu i upozoravaju na potrebu njegova daljnjeg razmatranja. To znači da ne postoji sustavan i detaljan doktrinarni osvrt na pitanje u kojim se slučajevima na ugovor o vezu mogu primijeniti odredbe ZOO-a o ostavi, drugim riječima, postoje li u okviru ugovora o vezu elementi ugovora o ostavi i, ako postoje, u kojim je to slučajevima.

Predmet rada analiza je ugovora o vezu koji se primjenjuju u poslovnoj praksi naših marina, usmjerena na pitanje postoje li elementi čuvanja plovila na vezu te, ako postoje, koji je stvaran opseg takve obveze marine i u kojoj se mjeri ona može tumačiti primjenom odredbi o ugovoru o ostavi iz ZOO-a. Građa za istraživanje su opći uvjeti ugovora koji se primjenjuju u 38 hrvatskih marina te suhih marina i odlagališta plovnih objekata, odnosno hala/zatvorenih prostora za smještaj plovila¹² te rezultati terenskog istraživanja poslovne prakse marina intervjuima i upitnicima provedenim u 32 hrvatske marine.^{13,14} Uz autonomno pravo i zakonski okvir koji se primjenjuje na ovaj tip ugovora, analizira se sudska praksa u sporovima u kojima su sudovi odlučivali o ugovornoj odgovornosti luka nautičkog turizma za štetu iz ugovora o vezu.¹⁵ Služimo se poredbenopravnom metodom i uspoređujemo bitne sastojke i sadržaj ugovora o vezu s ugovorom o ostavi iz ZOO-a. Dakle, cilj nam je odgovoriti na pitanje ima li ugovor o vezu elemente ugovora o ostavi te, ako ima, u kojim je to slučajevima i mogu li doći do primjene odredbe ZOO-a o ostavi na ugovorni odnos stranaka iz ugovora o vezu.

Osnovne su teze ovog rada:

1. Kvalifikacija pravne prirode konkretnog ugovora o vezu te odabir materijalnog prava

¹⁰ Padovan, op. cit., bilješka 2.

¹¹ Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N. 2017. Berthing contract obligations according to the business practice of Croatian marinas. *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*. April 20th – 21th. Solin. str. 104-111.

¹² Analizirani su: Opći uvjeti poslovanja Marine *Punat*, Opći uvjeti poslovanja Marine *Servisni centar Trogir*, Opći uvjeti poslovanja Marine *Kaštela*, Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u luci nautičkog turizma *Lav*, Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u Marini *Zadar color*, Opći uvjeti poslovanja Marine *Baotić* (Nautički centar *Trogir*), Opći uvjeti za korištenje veza u *Adriatic Croatia International Clubu* d. d., Ugovor o korištenju veza Marine *Dalmacija*, Ugovor o korištenju veza Marine *Borik*, Ugovor o korištenju veza Marine *Mandalina*, Opći uvjeti korištenja veza za smještaj plovila u Marini *Agana*, Ugovor o korištenju veza u Laguni *Poreč*, Ugovor o korištenju veza u Marini *Solaris*, Ugovor o vezu s *Tehmomontom* d. d., Ugovor o korištenju suhog veza s *Nauta Lamjanom*, Ugovor o korištenju veza na suhom s *Marservisom*, Ugovor o korištenju suhog veza s Nautičkim centrom *Liburnija*, Ugovor o čuvanju i održavanju plovila *Navitech yacht service*.

¹³ *Punat*, Servisni centar *Trogir* (SCT), Kaštela, Tribunj, Solaris, Nautički centar *Trogir* (*Baotić*), 21 marina *ACI* d. d., *Dalmacija*, *Mandalina*, *Borik*, *Tankercomerc Zadar*, Marina *Veruda*.

¹⁴ Napominjemo da smo u okviru dosadašnjih aktivnosti na projektu DELICROMAR istraživali i uvjete triju slovenskih i dviju crnogorskih marina te proveli terenska istraživanja u jednoj slovenskoj i četirima crnogorskim marinama. Također smo razmatrali dostupnu pravnu literaturu koja se bavi istim ili srodnim pitanjima u okviru talijanskog, kanadskog i američkog prava. Međutim, komparativnopravna analiza koju ovdje ne iznosimo bit će predmetom posebnog znanstvenog rada.

¹⁵ Vidjeti bilješku 13.

koji na ugovor treba primijeniti mora proizlaziti iz njegova precizno i točno utvrđena sadržaja, istražene i analizirane *causae* pravnog posla koju stranke žele postići sklapanjem ugovora, kao i iz točno interpretiranih općih uvjeta ugovora koji se na taj ugovor primjenjuju.

2. Primjena odredbi ZOO-a o ugovoru o ostavi na ugovor o vezu moguća je samo u ograničenu doseg, s obzirom na mali broj elemenata čuvanja u ugovorima o vezu prema praksi domaćih marina.

2. Pregled aktualne poslovne prakse u pogledu elemenata čuvanja u ugovorima o vezu

Istražili smo poslovnu praksu hrvatskih marina koja se odnosi na pitanja kojim se aktivnostima koncesionari bave u okviru ugovora o vezu, odnosno kakvoj su odgovornosti iz poslovne djelatnosti izloženi. Obavili smo terenska istraživanja u hrvatskim marinama¹⁶ tako da smo pisanim upitnicima prikupili podatke o poslovnoj praksi i relevantnim pravnim pitanjima, odnosno intervjuirajući odgovorne djelatnike i predstavnike marina. Proučili smo i opće uvjete ugovora i/ili ugovore o vezu koji se primjenjuju u hrvatskim marinama, a da bismo stekli što bolji uvid u sve aktivnosti i djelatnosti koje se obavljaju, a povezane su s čuvanjem i/ili nadziranjem plovila, proučavali smo i ugovore koji se primjenjuju u suhim marinama, odlagalištima plovnih objekata i ugovore o čuvanju plovila u halama – zatvorenim prostorima.¹⁷ Posebnu pažnju usmjerili smo na pitanje pružaju li koncesionari kod stalnog veza uslugu čuvanja plovila ili nadzora plovila ili samo ustupanje veza na uporabu (davanje u najam) ili, možda, sve zajedno.¹⁸ Utvrdili smo koje su uobičajene obveze marine i praktične mjere koje marina treba ispunjavati u okviru usluge: a) sigurnog nautičkog veza kad nije ugovoreno čuvanje ili nadzor, b) nadzora nad ploviom na vezu, ako je nadzor ugovoren i c) čuvanja, ako je čuvanje ugovoreno te u čemu se sastoji njihova obveza čuvanja i koji je opseg njihove odgovornosti u okviru te obveze. Proučavali smo i specifična pitanja kao što je pitanje ugovaraju li stranke predaju ključeva plovila, pravo ulaska u zaključane kabinske prostorije plovila i sastavljaju li inventarne liste opreme plovila te, ako ugovaraju, koja je funkcija spomenutih aktivnosti. Drugim riječima, nastojali smo ispitati znači li ugovaranje spomenutih aktivnosti i implicitno ugovaranje čuvanja plovila ili pak je riječ o aktivnostima koje nisu tipične samo za čuvanje i nisu prisutne samo kod čuvanja plovila, već se ugovaraju i kod nadziranja plovila na vezu. Opisanim metodama utvrđeno je da se u poslovnoj praksi hrvatskih marina mogu razlučiti tri osnovna modela ugovora o vezu:¹⁹

- I. ugovori o najmu veza u moru ili na kopnu
- II. ugovori o najmu veza u moru ili na kopnu i nadziranju plovila
 - A) ugovori o najmu veza u moru ili na kopnu i nadziranju plovila u kojima nema ni implicitnih elemenata čuvanja
 - B) ugovori o najmu veza u moru ili na kopnu i nadziranju plovila uz prisutne sadržaje

¹⁶ Vidjeti bilješku 13.

¹⁷ Vidjeti bilješku 12.

¹⁸ Najam veza, nadzor i čuvanje termini su koje uvodimo za potrebe teoretske analize, a koje detaljnije definiramo dalje u tekstu, no oni u praksi nisu ujednačeni te ne možemo govoriti o njihovom uobičajenom značenju.

¹⁹ Klasifikacija i nazivi modela ugovora koriste se u svrhu znanstvene analize i teorijske sistematizacije ugovora pa ti nazivi u potpunosti ne odgovaraju nazivima ugovora koje bi imali u praktičnoj primjeni i poslovnoj praksi imajući pritom u vidu da terminologija koja se javlja u praksi nije ujednačena. V. također bilj. 18.

koji mogu imati implicitne elemente čuvanja²⁰

III. ugovori o najmu veza u moru ili na kopnu i čuvanju plovila

- A) ugovori o najmu veza u moru ili na kopnu i nadziranju plovila, uz opciju ugovaranja tzv. paket-usluge koja obuhvaća eksplicitne elemente čuvanja plovila
- B) ugovori o vezu u moru ili na kopnu te ugovori o smještaju plovila u suhim marinama, odlagalištima plovnih objekata, halama – zatvorenim prostorima koji sadrže eksplicitne elemente čuvanja.

Za model I. ugovora o vezu karakterističan je najuži opseg obveza marine. Marina isključivo preuzima obvezu da će korisniku veza ustupiti na uporabu siguran vez za smještaj plovila tijekom određenog vremenskog razdoblja. Ovaj model ugovora karakterističan je za tranzitne vezove te ugovore o ustupanju mjesta za vez čarterskim kompanijama²¹, ali ustupanje mjesta za vez ujedno je i osnovni sadržaj svih modela ugovora o vezu, što znači i onih kojima se ugovara samo najam mjesta za vez, kao i onih kojima se uz najam mjesta za vez ugovara i nadziranje ili čuvanje plovila na vezu. Specifičnost je ugovora o najmu veza da marine isključuju preuzimanje obveze nadziranja plovila na vezu. Za sve vrijeme korištenja usluge najma veza plovila se nalaze pod nadzorom korisnika veza te ni u kojem trenutku, smislu ni dijelu ne prelaze pod nadzor marine. To utanačenje izravno se reflektira na pitanje ugovorne odgovornosti marine. Naime, marina u ovim slučajevima odgovara jedino i isključivo za tehničku i nautičku ispravnost i sigurnost veza i njegove opreme te ne preuzima odgovornost za plovilo.

Modelu I. i svim ostalim modelima ugovora o vezu zajedničko je da marina s korisnikom ugovara ustupanje mjesta na vez jer je upravo to osnovna *causa* i gospodarska svrha svakog ugovora o vezu. To je bitan sastojak svakog ugovora o vezu, njegov osnovni sadržaj i najprepoznatljivija *differentia specifica* ugovora o vezu u odnosu na sve druge poslove obveznog i trgovačkog prava.

Ustupanje mjesta za vez uobičajeno se svodi na to da luka nautičkog turizma ustupi određeni dio svog akvatorija, određene objekte i infrastrukturu te odgovarajuću lučku opremu na uporabu korisniku veza za smještaj određenog plovila. Kad je riječ o vezu u moru, to se odnosi poglavito na dio morske površine, gata za pristup plovilu, sidreni blok i lanac ili na drugi način tehnički izveden *muring*, priključak za električnu energiju i tekuću vodu i sl.²² Ako je u pitanju suhi vez, ustupanje mjesta za vez zapravo se sastoji od ustupanja dijela površine zemlje na kopnu koji može biti na pomorskom dobru na prostoru na kojem je luka nautičkog turizma koncesionar ili pak na mjestu fizički izmještenom i udaljenom od luke nautičkog turizma.

Za najam je karakteristično da vez koji se daje na uporabu bude ispravan i siguran u tehničkom i nautičkom smislu te odgovarajući za određeno plovilo s obzirom na vrstu, dimenzije i druge tehničke osobine plovila. Uz ispravnost veza, marina je dužna održavati uredno i u dobrom stanju marinu, svu njezinu infrastrukturu, građevinske objekte, postrojenja i drugu lučku opremu. Riječ je o kontinuiranim obvezama marine, a to znači da marina nije obvezna samo predati na uporabu tehnički i nautički siguran vez, kao i svu infrastrukturu i lučku opremu, već ova obveza podrazumijeva i da za čitavo vrijeme trajanja ugovora marina redovito

²⁰ Zbog jednostavnijeg sistematiziranja i izlaganja materije te elaboriranja problema ovaj model ugovora nazivamo „(...) uz prisutne implicitne elemente čuvanja“ iako u ekspertizi dokazujemo da ugovaranje tako nazvanih „implicitnih elemenata čuvanja“ u ovom modelu ugovora nema značenje, ulogu i funkciju čuvanja, već isključivo nadziranja plovila na vezu.

²¹ U okviru projekta DELICORMAR (vidjeti bilješku 1.) u posebnom će znanstvenom radu biti obrađene posebnosti ugovora o vezu u kojima je ugovorna strana čarterska kompanija.

²² Padovan, op. cit. bilješka 2.

provjerava i održava njihovu sigurnost i ispravnost.²³

Kad je riječ o ugovorima o stalnom vezu, onda rezultati našeg istraživanja pokazuju da ugovorom preuzeta obveza marine nije samo ustupanje mjesta za vez, tj. davanje na uporabu veza nego marina preuzima i obvezu nadziranja plovila na vezu. Znači, većina hrvatskih marina radi po modelu II. ugovora o vezu.

U istraživanju smo naišli na primjere koji pokazuju da su u praksi ponekad prisutne ne-ujednačene interpretacije poslova i aktivnosti koje marine obavljaju u okviru pružanja svojih usluga, a poglavito je riječ o neusklađenoj terminologiji. Jedan je koncesionar u odgovoru na upitnik decidirano istaknuo da pruža samo uslugu ustupanja mjesta za vez, a ne vrši nadzor ni čuvanje. Rezultati intervju s istim koncesionarom pokazuju da su u njegovu poslovanju prisutni bitni elementi nadziranja plovila, kao što su videonadzor gatova i plovila, redovite ophodnje mornarskog osoblja marine, promatranje i praćenje stanja plovila i stanja priveza s gata i sl. U slučaju nepovoljnih promjena marina kontaktira korisnika veza, odnosno vlasnika plovila radi dobivanja naloga za otklanjanje uzroka nepovoljnih promjena na plovidlu, a u hitnim slučajevima radi sigurnosti u luci intervenira samoinicijativno kako bi spriječila nastanak veće štete. Stoga, smatramo da se i u tim marinama primjenjuje model II. ugovora o vezu premda je koncesionar u upitniku konstatirao da ne ugovara uslugu nadzora nad plovidlom, znači, marine zapravo, uz ustupanje mjesta za vez, pružaju i uslugu nadzora. Ta skupina marina karakteristična je po tome što se korisniku veza omogućuje da s posebnom pravnom osobom koja posluje u marini, sklopi tzv. paket-uslugu *boat care* koja uključuje nadziranje plovila na vezu. Riječ je o posebnom ugovoru o djelu koji korisnik sklapa s posebnom pravnom osobom, znači, riječ je o paralelnom ugovoru o nadzoru i brizi o plovidlu. U praksi je često prisutno i zapošljavanje stalne posade na skupljim, tehnički složenijim i većim jahtama koje u tom slučaju preuzimaju ulogu čuvanja plovila na vezu, a marina je odgovorna isključivo za ustupanje odgovarajućeg mjesta za vez i nadzor plovila s gata.

Za poslovnu praksu marina koje primjenjuju model II. ugovora o vezu karakteristično je da uz najam veza u moru ili na kopnu u okviru svoje ugovorene obveze iz ugovora o stalnom vezu vrše i nadziranje plovila na vezu. Važno je reći da je ovo u praksi najčešći model ugovora o vezu jer gotovo sve hrvatske marine rade po modelu najma veza i nadzora plovila na vezu. Ugovori o vezu pojedinih marina koje primjenjuju ovaj model ugovora o vezu razlikuju se u načinu i sadržaju ispunjavanja obveze nadziranja plovila na vezu. Zbog toga smo ovom teorijskom modelu ugovora dodijelili dva podmodela koji se razlikuju u modalitetima ispunjavanja obveze nadziranja.

Model II. A) uključuje isključivo vanjski pregled plovila s gata. Ovu obvezu marina ispunjava tako da povremeno, prema unaprijed utvrđenim protokolima, uobičajenim vanjskim pregledom s gata tijekom obilaska marine provjerava stanje plovila i njegove opreme te konopa za privez i bokobrana. Zapisi o izvršenom nadzoru osoblja marine pohranjuju se u elektroničkom obliku te se periodično dostavljaju korisnicima veza. Kao i kod modela I. ugovorom se jasno razgraničava obveza marine da se brine o ispravnosti sustava *muringa* i lučke infrastrukture dok je isključiva odgovornost korisnika veza da se brine o ispravnosti svoga plovila, njegovu održavanju u plovidbenu stanju, ispravnosti i primjerenu broju i rasporedu bokobrana te o dobru stanju konopa za privez, bitvi i druge brodske opreme za privez. Marina ne preuzima ključeve ni dokumentaciju plovila, ne sastavlja se inventarna lista. Unutar našeg uzorka identificirali smo četiri hrvatske marine koje posluju po ovom podmodelu. Riječ je o marinama s velikim brojem vezova.

²³ Opširnije: Skorupan Wolff, Petrinović, Mandić, op. cit. bilješka 11.

S druge strane, marine koje primjenjuju model II. B) ugovaraju nešto širi sadržaj obveza marine i korisnika veza. Riječ je o tome da marina preuzima ključeve plovila i dokumentaciju koja omogućuje isplovljavanje, a u većini marina koje posluju po ovom modelu, stranke sastavljaju i listu inventara koja je sastavni dio ugovora o vezu. U pravilu, sadržaj usluge obuhvaća sve što je predviđeno po modelu II. B), uz dodatnu mogućnost ulaska osoblja marine u zaključane kabinske prostore u slučaju izravne ugroženosti i opasnosti ili sumnje da je došlo do nepovoljnih promjena u stanju plovila (primjerice, promjena na vodenoj liniji, naginjanje plovila, paljenje alarma u plovidlu itd). Utvrdili smo da sve nabrojene aktivnosti imaju ulogu i funkciju nadziranja plovila, točnije, da stranke ovim aktivnostima daju bitno drugačiji pravni učinak od onog koje kod modela III. ugovora o vezu, koji uključuje elemente čuvanja, ima predaja ključeva i pravo ulaženja u zaključane kabinske prostore. Prema ovom modelu II. B) ugovora o vezu predaja ključeva plovila ima nekoliko funkcija. Ključevi se deponiraju kod marine da bi ih po potrebi mogla preuzeti osoba koju vlasnik ovlasti, najčešće je riječ o serviserima ili osobama koje obavljaju popravke ili održavanje plovila te njegovu pripremu za sezonu, a može se raditi o fizičkim osobama ili posebnim pravnim osobama koje su povezane s marinom kao trgovačkim društvom ili pravnim osobama koje nisu povezane s marinom kao trgovačkim društvom. Marina za vrijeme trajanja ugovora *ne* koristi ključeve i *ne* ulazi u zaključane kabinske prostore plovila, osim ako ne dođe do nepovoljnih promjena u stanju plovila i/ili opasnosti pa je nužna hitna intervencija. Čin predaje ključeva ima funkciju predaje plovila pod nadzor marine, a ključevi imaju funkciju ostvarivanja prava retencije nad plovidlom radi osiguranja naplate potraživanja marine.

Također, uočeno je da neke od marina koje primjenjuju ovaj model ugovora o vezu (II. B), uslugu nadziranja plovila na vezu opisuju u nešto širem opsegu od prethodno izložene prakse. Naime, osim vanjskog vizualnog pregleda plovila s gata te pregleda bokobrana, priveznih konopa i *muringa*, ove marine u sklopu nadzora plovila vrše i povremeni unutarnji vizualni pregled te kontrolu kaljuže broda (primjerice, jednom mjesečno u dugotrajnijem odsustvu vlasnika). U slučaju da pri nadzoru primijeti kakav kvar ili nedostatak (kao i kod modela II. A) marina će kontaktirati vlasnika radi eventualnog primanja naloga za određene dodatne radove ili mjere uklanjanja nedostatka ili popravljivanja kvara, no to će se obavljati prema posebnom nalogu, tj. posebnom ugovoru. Iz toga proizlazi da je predaja ključeva u funkciji nadziranja unutrašnjosti plovila na vezu. U ovom je slučaju riječ o nekolicini marina koje posluju sa stalnim klijentima, pretežno fizičkim osobama po principu stalnog veza, uz relativno malu ponudu tranzitnih vezova u sezoni. Dakle, ove marine najčešće imaju dugogodišnje klijente (korisnike vezova) kojima nude uslugu nadziranja plovila u nešto širem opsegu. Međutim, treba smatrati nespornim da su u ovom slučaju korištenje ključeva i ulaženje u zaključane prostore plovila po svom učinku te opsegu i dosegu obveza i prava u funkciji nadzora, a ne čuvanja. To potvrđuje sam koncept poslovne prakse ove skupine marina. One u svojoj ponudi imaju opisan model ugovora koji uključuje ustupanje mjesta za vez i nadzor plovila te korisnicima vezova, uz standardni ugovor o vezu, nude i ugovaranje posebne paket-usluge koja obuhvaća i čuvanje plovila. U slučaju ugovaranja paket-usluge, marina pruža istovremeno najam, nadzor i čuvanje plovila na vezu, znači u tom slučaju riječ je o drugačijem, posebnom modelu ugovora, opisanom pod III. A). Prije analize modela III. A) treba istaknuti sljedeće. Razlike u sadržaju obveze nadziranja (uporaba ključeva, ulaženje u zaključane prostore plovila) te u praksi nešto drugačiji način ispunjavanja ove obveze (samo vanjski pregled ili vanjski i unutarnji pregled plovila) pokazuje složenost i slojevitost ove obveze. To također znači i da je uvijek odlučna pravna kvalifikacija konkretnih aktivnosti i prepoznavanje cilja koji stranke žele postići ugovaranjem određenih aktivnosti, odnosno obveza. Ugovaranje tih aktivnosti i

obveza samo po sebi, neovisno od ispitanog konteksta cjelokupnog ugovora i njegova cilja, ne implicira ugovaranje čuvanja plovila. U pogledu primjene materijalnog prava, svi modeli ugovora o vezu kojima se ugovara nadziranje, ali ne i čuvanje, a to su modeli II. A) i II. B), kongruentni su te između njih nema bitnih razlika. Međutim, kad se odlučuje o ugovornoj odgovornosti, treba respektirati nešto širi opseg, točnije, način i sadržaj ispunjavanja obveze nadziranja kod modela II. B) u odnosu na model II. A). Naime, marini će se moći staviti na teret ako nije ispunjavala obvezu nadziranja u opsegu i sadržaju te onako kako je to ugovoreno određenim ugovorom o vezu.

Rezultati našeg istraživanja poslovne prakse hrvatskih marina pokazuju da ugovaranje čuvanja ima svoju *differentiu specificu* u odnosu na nadzor, a to znači da treba poštovati gradaciju obveza te modele ugovora međusobno razlikovati. Ovu tezu potkrepljuje činjenica da u poslovnoj praksi hrvatskih marina postoje posebni modeli ugovora o vezu koji konzumiraju čuvanje, modeli III. A) i III. B). Stoga treba jasno istaknuti da se obveze marine u odnosu na čuvanje i nadzor bitno razlikuju te da je riječ o odvojenim i samostalnim obvezama u odnosu na plovilo. Obveza čuvanja zapravo podrazumijeva i nadzor te se oni nužno stapaju u jedinstvenu cjelinu u onim ugovorima u kojima marina preuzima nadzor i čuvanje plovila na vezu.

Čuvanje se razlikuje od nadzora po tome što marina ima kompleksnije i po svom sadržaju složenije obveze u odnosu na plovilo. Nadziranje plovila na vezu iscrpljuje se u vanjskom, rjeđe u unutarnjem vizualnom pregledu plovila, a čuvanje uključuje i niz aktivnih radnji. Ulaženje u zaključane prostore preduvjet je da se šire i složenije aktivnosti u vezi s plovilom mogu ispunjavati, stoga je predaja ključeva u funkciji poduzimanja radnji usmjerenih na čuvanje. Sadržaj obveze čuvanja prema uobičajenoj poslovnoj praksi marina koje primjenjuju model III. obuhvaća provjetravanje plovila, punjenje baterija, pražnjenje oborinskih voda, pokrivanje plovila ceradom i sl.

Model ugovora o vezu III. A) u praksi se zasad gotovo uopće ne primjenjuje jer za njega nema dovoljno interesa korisnika veza i potražnje na tržištu. Stoga, marine koje u ponudi imaju taj model ugovora o vezu, u praksi češće rade po modelu II. B), znači, ugovaraju najam veza i nadzor plovila na vezu, a po potrebi daju poseban nalog za određene dodatne mjere i usluge koji se onda smatra i posebnim ugovorom. Inače, za model III. A) karakteristično je da marina nudi mogućnost da korisnik veza, uz ugovor o vezu po modelu II. B) (ustupanje mjesta za vez i nadzor), ugovori dodatna paket-usluga koja po svom sadržaju predstavlja eksplicitno ugovaranje čuvanja plovila. U tom slučaju, sve tri usluge pružaju se zajedno kao kombinacija usluga (davanje veza u najam, nadzor i čuvanje), sve u sklopu modela III. A). Čuvanje plovila ugovara se u okviru paket-usluge provjetravanja plovila, kontrole unutrašnjosti i fotografiranja plovila te punjenja baterija, a obavlja ju osoblje marine. Međutim, kao što je istaknuto, taj model ugovora nije zaživio u poslovnoj praksi.

Kad je riječ o stalnom vezu u moru, model III. B) primjenjuje se u samo nekoliko hrvatskih marina, a nešto je češći kad se ugovara čuvanje u suhim marinama, odlagalištima plovnih objekata te čuvanje u halama – zatvorenim prostorima.

Ugovori jedne od marina koja primjenjuje ovaj model ugovora o vezu propisuju da će marina plovilo čuvati pozornošću urednog i savjesnog gospodarstvenika. Nadalje, decidirano se navodi da je marina dužna korisniku veza nadoknaditi štetu nastalu na plovilu i na njegovoj uredno prijavljenoj opremi za vrijeme čuvanja plovila, a za koju bi bila odgovorna u skladu sa zakonskim propisima. Ovakva stilizacija ugovornih odredbi u potpunosti je analogna zakonskoj odredbi koja uređuje odgovornost ostavoprimca prema ugovoru o ostavi.²⁴ Stoga se

²⁴ Arg. iz čl. 727. ZOO-a.

može smatrati da na takav ugovor o vezu treba primijeniti odredbe ZOO-a o ostavi u odnosu na pitanja pozornosti čuvanja i odgovornosti marine. To znači da se od marine zahtijeva ona pozornost koja se pri čuvanju stvari može zahtijevati od svakog dobrog gospodarstvenika *in abstracto*. Bitna je posljedica koju proizvodi ovakvo ugovorno utanačenje da će marina, nastupajući kao ostavoprimac, biti dužna poduzimati sve radnje koje su potrebne da se čuvana stvar vrati ostavodavcu u stanju u kojem je primljena. Trebalo bi se upitati do koje je mjere ovakva analogija ugovora o vezu s elementima čuvanja i ugovora o ostavi moguća s obzirom na složenost plovila kao objekta ostave te specifičnosti mjesta i načina čuvanja plovila u moru ili na kopnu.²⁵

Ovako stroge kondicije koje propisuju ugovori o vezu s elementima čuvanja, a prema kojima je ostavoprimac obvezan poduzimati sve radnje potrebne da se čuvana stvar vrati ostavodavcu u stanju u kojem je primljena, treba staviti u kontekst ugovora o vezu. Naime, važno je kako stranke ugovorom raspodijele rizike, obveze i odgovornosti.

U ovom modelu ugovora precizno se utvrđuje trenutak prelaska rizika za čuvanje plovila s vlasnika na marinu i obrnuto. Ugovorom o vezu propisuje se da su stranke dužne zapisnički utvrditi predaju ključeva plovila na recepciji marine, kao i predaju dokumentacije plovila koja omogućuje isplovljavanje. Isto tako, kad korisnik veza preuzme dokumentaciju koja omogućuje isplovljavanje i ključeve plovila, smatra se da je plovilo preuzeto, a od tog trenutka marina se oslobađa odgovornosti za plovilo, neovisno o tome je li plovilo na vezu ili u plovidbi.

Trebalo bi skrenuti pažnju na to da ugovori nekih marina koje primjenjuju ovaj model ugovora nisu precizni, dovoljno razrađeni i ni dobro strukturirani. Primjerice, jedna od marina u ugovoru o vezu decidirano navodi da: „čuva plovilo i vrši nadzor nad konopima za privez“ te da se marina „obvezuje nadoknaditi vlasniku štetu nastalu na plovilu i njegovoj uredno prijavljenoj opremi za vrijeme čuvanja plovila, za koje bi štete marina prema zakonskim propisima o obligacijama bila odgovorna.“ Ovakve ugovorne odredbe čine se na prvi pogled vrlo jasnim i vode prema zaključku da po ovom ugovoru marina odgovara kao čuvar, točnije ostavoprimac jer u ugovoru piše da marina za čuvanje odgovara prema zakonskim propisima prema kojim bi bila odgovorna za čuvanje, a čuvanje uređuju odredbe ZOO-a o ostavi. Međutim, tumačenje ostalih odredbi ugovora pokazuje da je niz drugih prava i obveza ove marine, propisanih istim ugovorom, tipičan za nadziranje, a ne za čuvanje plovila. Primjerice, u istom ugovoru o vezu navodi se da marina ima pravo ući u plovilo ako sumnja da je na plovilu nastala šteta. Ovo je odredba tipična za nadziranje plovila na vezu, a ne za čuvanje jer kod čuvanja se ugovara pravo marine da redovito ulazi u plovilo i na njemu obavlja određene aktivne radnje, primjerice, punjenje baterija, provjetravanje, izbacivanje oborinskih voda i sl. Nadalje, u ovom ugovoru ne postoji ni jedna odredba koja bi opisivala sadržaj obveze čuvanja, dakle, barem primjerice i okvirno navodila koje aktivne radnje marina treba poduzimati u ispunjavanju obveze čuvanja. Osim tih, očigledno proturječnih ugovornih utanačenja, u našem terenskom istraživanju utvrđeno je kako su percepcije ove marine da ona čuva plovilo na vezu. Na temelju toga čini se da ovaj ugovor treba klasificirati kao ugovor kojim se izravno ugovara čuvanje. Međutim, ako bi došlo do sudskog spora u vezi s ugovornom odgovornošću, čini se da ne bi bilo potpuno nedvojbeno kojem modelu ugovora pripada ovaj ugovor i koje materijalno pravo treba primijeniti. To bi trebalo utvrditi ispitivanjem kako su stranke ispunjavale ugovor i koje je aktivne radnje marina poduzimala u odnosu na plovilo.

Iako je područje našeg interesa na projektu DELICROMAR,²⁶ pa tako i u ovom radu, proučavanje poslovne prakse i modela ugovora koji se primjenjuju u marinama, treba reći da je u

²⁵ Opširnije *infra*.

²⁶ Opširnije *infra*.

poslovnoj praksi čuvanje puno tipičnije za suhe marine te odlagališta plovnih objekata, kako onih koji se nalaze na lučkim područjima, tj. na pomorskom dobru, tako i na odlagalištima i u halama – zatvorenim prostorima koji nisu na pomorskom dobru. Ovdje ne ulazimo u složena pitanja upravnopravne prirode i koncesija na pomorskom dobru, već samo želimo skrenuti pozornost na neujednačenu terminologiju te na to da se i na suhe marine i odlagališta plovnih objekata primjenjuje Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma²⁷ iako neke od njih uopće nisu luke jer se ne nalaze na pomorskom dobru. Osim što je mjesto na kojem se plovilo odlaže i čuva nerijetko prostorno udaljeno od marine i ne nalazi se na pomorskom dobru, čuvanje plovila u takvu slučaju vrši pravna ili fizička osoba koja nije koncesionar luke, već djelatnost obavlja na svojoj privatnoj čestici zemljišta na kojoj drži poslovni prostor, primjerice, halu ili ograđen prostor za čuvanje plovila na otvorenom.

Uspoređujući djelatnosti marina, rezultati našeg istraživanja pokazuju da se čuvanje znatno češće ugovara kad je plovilo smješteno na kopnu nego u moru, i to iz faktičnih i opravdanih razloga. Izostaju maritimni rizici i obilježja specifična za ustupanje mjesta za vez u moru, njegovo održavanje u sigurnom i ispravnom stanju. Prvenstveno je riječ o raspodjeli rizika i odgovornosti i obujmu poslova koje marina treba poduzimati. Plovilo koje se čuva na suhom statičan je objekt, a uvjeti u kojima se nudi čuvanje po prirodi su stvari drugačiji, često je riječ o prostoru koji je ograđen i pod videonadzorom. Primjerice, neki od pružatelja usluga čuvanja plovila na suhom čije smo ugovore analizirali, nude uslugu zimovanja za brodice i jahte. Zimovnik je smješten u industrijskoj zoni udaljenoj nekoliko kilometara od luke, na raspolaganju je otvoren asfaltirani prostor te prostor u halama. Neki od pružatelja usluge čuvanja plovila navode da se obvezuju čuvati plovilo u svom poslovnom prostoru. Prostor je ograđen i pod videonadzorom, a cijela industrijska zona u okviru koje se obavlja djelatnost čuvanja ima vlastitu čuvarsku službu. Transfer plovila iz luke do zimovnika u aranžmanu je čuvara. Smještaj je na unificiranim ležaljka ili na prikolici vlasnika, u ponudi postoji i konzervacija plovila i motora te čišćenje i pranje, kao i punjenje baterija. Vlasnik plovila koji plovilo ostavlja na zimovanju u pravilu nema nikakvih doticaja s plovilom; ne dolazi na plovilo, ne boravi na njemu.

Može se rezimirati da su elementi čuvanja prisutni isključivo u jednom od opisanih triju modela ugovora o vezu, a to je ujedno model koji primjenjuje svega nekoliko marina te je češće prisutan u poslovanju suhih marina, odlagališta plovnih objekata i čuvanju plovila u halama – zatvorenim prostorima. Zaključili smo da većina hrvatskih marina radi po principu najma veza ili najma veza i nadzora plovila na vezu, a to su ovdje izloženi modeli I. i II ugovora o vezu. Znači, rezultati naše analize upućuju na zaključak da su u domaćoj praksi najčešće primjenjivani modeli ugovora o vezu oni modeli ugovora koji ne predviđaju obvezu čuvanja, odnosno da uobičajene obveze marine, koje se odnose na plovilo na vezu, nemaju odliku čuvanja u smislu kako je to predviđeno tradicionalnim ugovorom o ostavi.²⁸

3. Pojam ugovora o vezu i ugovora o ostavi - usporedba

Ugovor o vezu inominatni je ugovor, njegov naziv i sadržaj nisu se ustalili u poslovnoj praksi. U praksi se susreću različiti nazivi za ovaj ugovor, primjerice, *ugovor o vezu*, *ugovor o korištenju veza*, *ugovor o najmu veza*, *ugovor o usluzi veza*, *ugovor o smještaju plovila* i sl. Uobičajena praksa razlikuje stalni vez od dnevnog ili tranzitnog veza pa se susreću nazivi *ugovor o stal-*

²⁷ Narodne novine broj 72/2008, u nastavku PLNT.

²⁸ O obilježjima i usporedbi ugovora o vezu i ugovora o ostavi opširnije *infra*.

nom vezu, ugovor o godišnjem vezu, ugovor o tranzitnom vezu, ugovor o dnevnom vezu. Kad je riječ o ugovoru o dnevnom vezu, uvijek je riječ o vezu u moru. Ugovor o stalnom vezu može biti vez u moru ili vez na kopnu, tzv. suhi vez, ili pak ugovor prema kojem je dio godine plovilo smješteno na vez u moru, a dio godine na suhi vez.

U ovom radu zbog jasnoće u izražavanju i ujednačenosti terminologije koristimo pojam *ugovor o vezu*. Smjer razvoja pravnog okvira za ovaj tip ugovora trebao bi ići prema standardizaciji njegova naziva. Pitanje naziva ugovora izravno je povezano s njegovim sadržajem pa je korisno i važno da i sam naziv ocrta i govori o sadržaju ugovora te da se iz njega jasno vide i prepoznaju bitna obilježja te opseg i sadržaj pravnih poslova koji se ugovaraju njegovim sklapanjem. Danas to nije slučaj jer se u praksi 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. Ugovor o dnevnom vezu predstavlja ugovor kojim se, u pravilu, samo ustupa mjesto za vez. Ugovor o stalnom vezu uvijek uključuje najam mjesta za vez, a osim toga najčešće uključuje i nadziranje stanja priveza i stanja plovila. Osim ustupanja mjesta za vez i nadziranja stanja priveza i plovila, ugovor o stalnom vezu može sadržavati i obveze čuvanja, održavanja, servisiranja i popravka plovila i sl.

Zalažemo se za standardizaciju nazivlja te smatramo kako je poželjno da opći uvjeti ugovora predviđaju nomenklaturu naziva ugovora o vezu prema njihovim modelima iza kojih treba stajati jedinstven, prepoznatljiv sadržaj usluga za svaki pojedini model ugovora o vezu kako smo razjasnili u prethodnom poglavlju.

Ugovor o ostavi imenovani je ugovor koji je kodificiran još u OGZ-u. Tada je imao naziv ostavna pogodba ili depozitni ugovor. Paragraf 957. OGZ-a definirao je ostavnu pogodbu: „ako tko uzme tuđu stvar pod svoju skrb, nastaje ostavna pogodba.“ Pozitivni popis (čl. 725. ZOO-a) sadrži sljedeću definiciju ugovora o ostavi: „ugovorom o ostavi obvezuje se ostavoprimalac da primi stvar od ostavodavca, da ju čuva i da ju vrati kad je ovaj bude zatražio.“ Neki autori ovakvu zakonsku definiciju kritiziraju i smatraju nepotpunom jer se ovim ugovorom ne obvezuje samo ostavoprimalac već se i ostavodavac obvezuje predati stvar ostavoprimalcu.²⁹ Ističe se i da ovakvom formulacijom pojma ugovora o ostavi zakonodavac nije sasvim otklonio eventualne dvojbe je li riječ o realnom ugovoru za čiju bi valjanost, osim postignute suglasnosti volja ugovornih stranaka, bila potrebna i predaja predmeta ugovora.³⁰ Ugovor o ostavi u hrvatskom pravu je konsenzualni ugovor.³¹ Za ugovor o ostavi važno je da objekt ostave mogu biti samo pokretne stvari i da ostavoprimalac (depozitar) stvar može čuvati besplatno ili uz naknadu te da je stvar dužan vratiti nakon određenog vremena ili na zahtjev ostavodavca (deponenta).

4. Bitni sastojci i sadržaj ugovora o vezu i ugovora o ostavi - usporedba

Budući da sadržaj ugovora o vezu nije zakonom propisan ni u pogledu bitnih ni uzgrednih sastojaka, sadržaj konkretnog ugovora o vezu ovisi o ugovornoj autonomiji stranaka. Primjenom osnovnih načela propisanih općim dijelom ZOO-a (čl. 1.-15.) sudionici u prometu, znači koncesionar marine i korisnici veza, slobodno uređuju obvezne odnose, a ne mogu ih

²⁹ Gorenc, V.; Belanić, L.; Momčinović, H.; Perkušić, A.; Pešutić, A.; Slakoper, Z.; Vukelić, M.; Vukmir, B. 2014. *Komentar zakona o obveznim odnosima*. Narodne novine. Zagreb. str. 1117-1118.

³⁰ Gorenc, V.; Kačer, H.; Momčinović, H.; Slakoper, Z.; Vukmir, B.; Belanić, L. 2012. *Obvezno pravo. Posebni dio I. Pojedini ugovori*. Novi informator. Zagreb. str. 364.

³¹ Opširnije *infra*.

uređivati suprotno Ustavu Republike Hrvatske, prisilnim propisima i društvenom moralu.³² Također, marine i korisnici veza dužni su poštovati i druga osnovna načela utvrđena općim odredbama ZOO-a, kao što su ravnopravnost sudionika u obveznom odnosu, načelo savjesnosti i poštenja, dužnost suradnje, zabrana zlouporabe prava, načelo jednake vrijednosti činidbi, zabrana prouzročenja štete, dužnosti ispunjenja obveze, ponašanje u ispunjavanju obveze i ostvarivanju prava.³³ Ako korisnik veza nastupa u svojstvu potrošača, onda ugovor o vezu treba tumačiti i u skladu sa Zakonom o zaštiti potrošača.

Za utvrđivanje sadržaja i sastojaka pojedinog ugovora o vezu treba proučiti i protumačiti:

- sve njegove pojedinačne odredbe i njihov međusobni odnos te ugovor kao cjelinu tumačiti u skladu s pravilima o tumačenju ugovora iz ZOO-a³⁴
- opće uvjete ugovora luke nautičkog turizma, koja je ugovorna strana u tom ugovoru, i koji su sastavni dio ugovora o vezu.

Rezultati našeg istraživanja poslovne prakse marina, koji uključuju proučavanje općih uvjeta ugovora i terensko istraživanje intervjuima i upitnicima, pokazuju da ugovori koje sklapaju luke nautičkog turizma s vlasnicima plovila mogu uključiti sljedeće poslove:

- a) najam veza
- b) nadzor stanja priveza i nadzor stanja plovila na vezu uobičajenim vanjskim pregledom
- c) čuvanje plovila na vezu 24 sata dnevno (čuvanje ključeva, ulazak na plovilo, provjetravanje unutrašnjosti plovila, izbacivanje oborinskih voda, pokrivanje plovila pokrivačem – ceradom i sl.)
- d) održavanje plovila (poduzimanje aktivnih radnji u vezi s održavanjem plovila u ispravnom stanju, pokretanje motora, ispitivanje akumulatora, sprečavanje smrzavanja i sl.)
- e) servisiranje i/ili popravak i sl.

Marine u pravilu nude najam veza i nadzor plovila na vezu. Manji broj marina nudi najam veza i čuvanje plovila na vezu. Ostali poslovi ugovaraju se u pravilu posebnim ugovorima, i to rjeđe s marinama, a češće s posebnim pravnim osobama koje su povezane s marinom kao trgovačkim društvom ili pak s posebnim pravnim osobama koje nisu povezane s marinom kao trgovačkim društvom.

Ako je uz najam veza ugovoreno i čuvanje plovila, onda su bitni sastojci takva ugovora o vezu s elementima čuvanja plovila:

- mjesto za vez ili smještaj plovila u luci nautičkog turizma
- plovilo koje je predmet ugovora o vezu s elementima čuvanja, tj. objekt čuvanja³⁵

³² Čl. 2. ZOO-a.

³³ Čl. 3–10. ZOO-a.

³⁴ Čl. 319–320. ZOO-a.

³⁵ Predmet je ugovora plovilo u odnosu na koje je sklopljen ugovor o vezu s elementom čuvanja. U ugovoru se plovilo individualizira tako da se navode njegove tehničke karakteristike, registarska oznaka, naziv plovila te podatci o zastavi. U pravilu se plovilo u ugovoru o vezu opisuje sljedećim podacima: ime i oznaka plovila, tip plovila, luka upisa, zastava, dužina preko svega, širina, gaz, težina, trup, godina gradnje, tip motora, snaga motora, broj motora. U podatke koji opisuju plovilo ulazi i podatak o njegovoj vrijednosti. U nedostatku posebnih ugovornih odredbi o tome što sve predstavlja objekt čuvanja prema konkretnom ugovoru, treba smatrati da plovilo podrazumijeva trup i stroj, ali i sve sastavne dijelove kao i pripadke plovila. Uobičajeno je da opći uvjeti ugovora sadrže odredbu prema kojoj su stranke dužne prilikom predaje plovila luci nautičkog turizma na čuvanje sastaviti popis inventara plovila koji čini sastavni dio ugovora o vezu i za koji inventar luka nautičkog turizma preuzima odgovornost. U nedostatku takve inventarne liste, u sudskoj i poslovnoj praksi smatra

- vrijeme trajanja uporabe veza i čuvanja plovila na vezu
- naknada za vez i čuvanje.

Bitni su sastojci ugovora o ostavi:

- objekt ostave koji uvijek mora biti pokretna stvar
- vrijeme trajanja ostave i
- naknada, samo ako je riječ o naplatnoj ostavi.

Ovi ugovori ne podudaraju se u svim bitnim sastojcima. Naime, bitan je sastojak i najvažnija *differentia specifica* ugovora o vezu s elementima za čuvanje ili bez njih ustupanje mjesta za vez ili davanje na uporabu mjesta za smještaj plovila. Za razliku od toga, ugovor o ostavi nema elemenata uporabne pogodbe pa njegov bitan sastojak nije ustupanje mjesta za čuvanje objekta ostave.³⁶ Ako uslugu čuvanja plovila na vezu pruža posebna pravna ili fizička osoba koja nije povezana s trgovačkim društvom koncesionara marine, tada vlasnik plovila s tom osobom ne ugovara najam mjesta za vez, nego isključivo čuvanje plovila na vezu pa takav ugovor može imati bitne sastojke ugovora o ostavi. U poslovnoj praksi hrvatskih marina primjenjuje se model ugovora o vezu prema kojem marina s korisnikom veza ugovara isključivo ustupanje mjesta za vez, a u marinama postoje posebne pravne osobe koje nisu povezane s marinom kao trgovačkim društvom, a koje nude posebnu paket-uslugu *boat care*. Ta paket-usluga obuhvaća obvezu nadziranja plovila na vezu. Dakle, marina pruža uslugu ustupanja mjesta za vez, a posebna pravna osoba uslugu nadziranja plovila na vezu. Ugovor o vezu s marinom nema elemenata čuvanja plovila dok ugovor o usluzi *boat care* s posebnom pravnom osobom sadrži elemente čuvanja.

5. Pravna priroda ugovora o vezu i ugovora o ostavi - usporedba

Kao što je istaknuto, ustupanje mjesta za vez plovila u luci nautičkog turizma osnovni je sadržaj svakog ugovora o vezu. Dakle, svrha sklapanja svih vrsta ugovora o vezu uvijek je uporaba mjesta za vez pa je po svojoj pravnoj prirodi svaki ugovor o vezu uporabna ili najamna pogodba – *locatio conductio rei*. Ugovor o vezu ubraja se u skupinu ugovora o privremenoj uporabi dobara.³⁷

Teorija i praksa smatraju da je riječ o *ugovoru o najmu* ako je riječ samo o uporabi stvari, a ako je uključeno i iskorištavanje, o *ugovoru o zakupu*. Zbog toga pojam uporabe treba tumačiti tako da *ne* podrazumijeva i mogućnost iskorištavanja, odnosno pribiranja plodova zakupljenog predmeta.³⁸

Smatramo da je doktrinarno najtočnije i najbliže te najdosljednije teorijskim podjelama ugovor o vezu smatrati ugovorom o uporabi, dakle, ugovorom o najmu, a ne ugovorom o ko-

se da luka nautičkog turizma nije preuzela odgovornost za opremu i druge stvari koje se nalaze na plovilu kao inventar (pripadci), već samo za trup i sastavne dijelove plovila. VTS, Pž-3667/02, od 18. 1. 2006. istaknuo je stajalište da ako ugovor sadrži samo odredbu o ostavi plovila, nije moguće ugovor tako široko tumačiti da on obuhvaća kao predmet ugovora i zalihe hrane i pića te opremu koja nije ugrađena u samo plovilo, bez obzira na to što oprema, eventualno, predstavlja standardnu opremu takve vrste plovila. Opširnije vidjeti i rad Padovan, op. cit., str. 15.

³⁶ O ostalim specifičnostima te kongruentnostima, sličnostima i razlikama opširnije *infra*.

³⁷ Ovoj grupi pripadaju i ugovor o posudbi, ugovor o zakupu, ugovor o zajmu, ugovor o kreditu i ugovor o licenciji.

³⁸ Gorenc i drugi. Obvezno pravo. Posebni dio I. op. Cit., bilješka 60., str. 155.

rištenju, znači, ugovorom o zakupu. Naime, marina ustupa vez na uporabu određenoj osobi za određeno plovilo, a ne ustupa ga za iskorištavanje, to jest pribiranje plodova veza. Osoba kojoj je ustupljen vez na uporabu nema pravo ustupiti vez na uporabu trećoj osobi uz naknadu, a ni besplatno. Posebna je situacija kad su mjesta za vez ugovorom ustupljena, primjerice, čarterskoj tvrtki kojoj je iznajmljivane plovila poslovna djelatnost. Tada bi se, eventualno, moglo smatrati da takvo društvo iskorištava vez stječući dobit, tj. uživajući plodove. Međutim, smatramo da takvo tumačenje nije ispravno. U opisanoj situaciji čarterska tvrtka stječe dobit, tj. uživa plodove iznajmljivanja ili davanja u zakup plovila, a ne raspolaganja vezovima. Mjesta za vez takvoj su pravnoj osobi nužna za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila, ali ona joj nisu ustupljena na korištenje, već samo na uporabu. Pravna osoba koja obavlja čarterske djelatnosti nema pravo raspolagati vezovima u neku drugu svrhu, osim za smještaj isključivo onih plovila kojima obavlja čarterske djelatnosti.³⁹

U domaćoj literaturi izraženo je stajalište da najmoprimac može biti samo fizička osoba jer se ugovorom o najmu stvar predaje na uporabu, a što ne obuhvaća crpljenje plodova.⁴⁰ Drugim riječima, najmoprimac može biti samo osoba koja nije trgovac jer trgovac ne bi samo rabio predmet najma nego i pribirao njegove plodove pa bi to bio zakup, a ne o najam.⁴¹ Ovakvo shvaćanje aludira na tezu da pravna osoba uvijek ulazi u ugovorni odnos kojem je svrha korištenje, točnije, gospodarsko iskorištavanje stvari i crpljenje plodova. Iz toga proizlazi da pravne osobe ne mogu biti stranke ugovora o najmu plovila, ugovoru o najmu stana, ugovora o najmu veza i sl., već samo o njihovom zakupu. To se može učiniti točnim kad je riječ o situaciji da pravna osoba nastupa i radi u okviru obavljanja poslovne djelatnosti. Sve pravne osobe koje obavljaju čartersku djelatnost nužno za obavljanje te djelatnosti moraju imati vezove, ali ne smiju poslovati tim vezovima, tj. njima prihodovati i eksploatirati ih. Međutim, ako se povuče analogija s poslovnim prostorima koji se uvijek zakupljuju, onda bi se moglo braniti stajalište da čarterske tvrtke zakupljuju vez jer on postaje sredstvo koje omogućuje vršenje njihove poslovne djelatnosti. S druge strane, ne postoje zakonske, praktične i teoretske zapreke da se pravna osoba pojavi u ulozi najmoprimalca ako stvar uzme u uporabu bez crpljenja plodova, dakle u negospodarske svrhe. Ipak, toga u praksi nema, točnije pravne osobe u praksi nikad ne sklapaju ugovor o najmu, već ugovor o zakupu koji zbog povoljnijeg poreznog opterećenja pravne osobe ugovorni odnos prikazuje kao trošak poslovanja. Dakle, riječ je isključivo o pitanju poreznog tretmana i porezne politike. Takva situacija reflektira se na pravno nedosljedno i deformirano poimanje ugovora o najmu i ugovora o zakupu, pa tako i kad je riječ o ugovorima o najmu ili o zakupu plovila te ugovoru o najmu veza. Znači, treba razumjeti da u praksi, zbog opisanih razloga koji se odnose isključivo na pitanje porezne politike, pravne osobe nastupaju kao zakupoprimalci, a ne kao najmoprimalci. U ovom radu svuda govorimo o ugovorima o najmu veza iako, kao što je opisano, u praksi to može biti ugovor o vezu koji po svom sadržaju slični na ugovor o zakupu jer pretpostavlja gospodarsko korištenje ako takav ugovor o vezu s marinom sklapa pravna osoba, osobito kad je to čarterska kompanija. Stoga se za potrebe ovog rada i teoretske analize opredjeljujemo za stav da ugovor o vezu, kao ugovor *sui generis*, sadrži elemente ugovora o najmu mjesta za vez, bilo da je riječ o korisniku koji je fizička osoba,

³⁹ Padovan, A. V. 2013. Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje. *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*. god. 52. br. 167. str. 1-35.

⁴⁰ Perkušić, A. 1998. Ugovor o najmu stana, povijesni pregled, de lege lata, de lege ferenda. *Hrvatsko sudstvo*. vol. 2. br. 8. str. 7-19.

⁴¹ Tako Gorenc i drugi. *Komentar Zakona o obveznim odnosima...*, op. cit., str. 910.

tj. potrošačkom ugovoru ili pak je riječ o pravnoj osobi, pa i čarterskoj kompaniji, odnosno trgovačkom ugovoru.

Osim toga, treba naglasiti da postoji shvaćanje Ministarstva nadležnog za poslove pomorstva⁴² da se na pomorskom dobru ne mogu sklapati ugovori o zakupu jer pomorsko dobro nije u sustavu vlasništva, a smije se gospodarski iskorištavati isključivo u skladu sa Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama⁴³, tj. na temelju koncesije (ZPDML, čl. 16.), podkoncesije (ZPDML, čl. 35.), koncesijskog odobrenja (čl. 38) ili pak na temelju članka 26. ZPDML-a po kojem ovlaštenik koncesije, koji je dobio koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, može sporedne djelatnosti manjeg opsega iz područja usluga dati na obavljanje pravnim i fizičkim osobama uz suglasnost davatelja koncesije, a s ciljem boljeg iskorištavanja pomorskog dobra. Prema takvu tumačenju, pomorsko dobro ili bilo koji njegov dio, uključujući infrastrukturu i suprastrukturu, koncepcijski ne može biti predmet zakupa. Smatramo da se takvo shvaćanje treba propitati i detaljnije razmotriti, no to može biti predmet posebnog znanstvenog rada.

Kao što je opisano, smatramo da su svi ugovori o vezu uporabne ili najamne pogodbe (*locatio conductio rei*). Budući da ugovorom preuzete obveze utječu na određivanje pravne prirode konkretnog ugovora, svaka daljnja sistematizacija i razvrstavanje ugovora o vezu, pa tako i ona prema pravnoj prirodi ugovora, ima u podlozi njihovo razlikovanje prema sadržaju i opsegu drugih obveza marine, dakle, onih obveza koje marina preuzima uz obveze ustupanja mjesta za vez. Kad je riječ o ugovoru o stalnom vezu, stranke, osim ustupanja mjesta za vez, u pravilu ugovaraju i elemente ugovora o djelu sadržane u obvezi luke nautičkog turizma da nadzire stanje plovila. Za razliku od toga, čuvanje plovila na vezu nije tipična djelatnost hrvatskih marina, međutim, ako stranke ugovora o vezu ugovore čuvanje plovila na vezu, tada, kao i u slučaju ugovaranja nadzora plovila na vezu, ugovor o vezu poprima elemente ugovora o pribavljanju faktičnog rada - *locatio operis*, a ugovor o čuvanju plovila na vezu ima elemente ugovora o ostavi. Korisnik veza s lukom nautičkog turizma može sklopiti i ugovor o održavanju, popravku ili servisiranju plovila, njegovu vađenju iz mora, premještanju plovila na suhi vez, porinuću plovila u more i sl.

U slučaju postojanja ugovora o vezu i ugovora o čuvanju⁴⁴, otvara se složeno pitanje međusobne povezanosti pravnih poslova. Ugovor o najmu mjesta za vez i ugovor o čuvanju, iako povezani životnom, odnosno gospodarskom svrhom, mogu biti pravno odvojeni, a mogu biti i fuzionirani u jednom ugovoru i povezani u jednu poslovnu cjelinu. Drugim riječima, doktrinarno gledano, kod ugovora o vezu i ugovora o čuvanju može, a i ne mora biti riječ o zajednici međusobno zavisnih ugovora u kojoj postoji pravna povezanost tih dvaju postojećih ugovora u vezi s njihovim međusobnim postankom, djelovanjem, primjenom i prestankom. Naime, teoretski i praktično moguće su dvije situacije:

- A) korisnik veza može ugovoriti najam veza s marinom, a čuvanje plovila na vezu s posebnom (drugom) pravnom ili fizičkom osobom koja nije povezana s marinom kao trgovačkim društvom⁴⁵

⁴² Izvor: rezultati terenskog istraživanja osobnim intervjuima i upitnicima, opširnije *infra*.

⁴³ Narodne novine 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016, dalje u tekstu: ZPDML.

⁴⁴ To se može odnositi i na održavanje, popravak, servisiranje i sl.

⁴⁵ Vidi *supra*, t. 2. Pregled aktualne poslovne prakse u pogledu elemenata čuvanja u ugovorima o vezu. Primjer ovakve situacije u praksi ugovaranje je usluge nadzora ili čuvanja plovila koje obavlja posebna pravna ili fizička osoba različita od marine, primjerice, stalno zaposleni profesionalni skiper ili trgovačko društvo koje pruža takve usluge za plovila.

B) korisnik veza može s lukom nautičkog turizma ugovoriti najam veza i čuvanje plovila na vezu. Ovdje pripada i slučaj ako se čuvanje plovila ugovara s pravnom osobom povezanom s marinom kao trgovačkim društvom.⁴⁶

Riječ je o ugovorima koji s obzirom na njihovu sadržajnu samostalnost mogu egzistirati odvojeno, međutim, stranke ih mogu vezati u jednu jedinstvenu poslovnu cjelinu. Važno je da ispunjavanje obveze čuvanja plovila na vezu iz sklopljenog ugovora o čuvanju uvijek podrazumijeva poduzimanje pravnog posla najma mjesta za vez s marinom.

Kod ugovora o vezu s elementima čuvanja plovila na vezu koji sklapaju marina i korisnik veza (situacija opisana pod točkom B), nastat će zajednica ugovora koji su međusobno povezani svojim postankom, ispunjavanjem i prestankom. U pogledu obveza luke nautičkog turizma kao ugovorne strane koja pruža uslugu najma veza i čuvanja plovila, dolazi do izvjesne kompenzacije obveza unutar pojedinog ugovora. Riječ je, primjerice, o obvezi nadzora stanja plovila koju gotovo uvijek uključuje i ugovor o uporabi stalnog veza, dakle, ugovor o vezu i ugovor o čuvanju plovila na vezu. Naime, čuvanje plovila na vezu sigurno uključuje i njegovo nadziranje te uz to i druge složenije obveze kao što su pregledavanje unutrašnjosti plovila, provjetravanje, pokrivanje ceradom, izbacivanje oborinskih voda i sl.⁴⁷ U ovom slučaju ugovor o najmu mjesta za vez i ugovor o čuvanju neće imati sadržajnu samostalnost, već se mogu smatrati posebnim tipom neimenovanog ugovora, a to je *ugovor o vezu s elementima čuvanja*. U slučaju ugovora o vezu s elementima čuvanja, smještaj plovila na vez, odnosno najam mjesta za vez, zapravo predstavlja način, odnosno oblik čuvanja plovila. Dakle, ustupanje mjesta za vez u funkciji je čuvanja plovila. Isto vrijedi i u slučaju ako uslugu čuvanja plovila na vezu pruža pravna osoba povezana s marinom kao trgovačkim društvom.

Drugačiji je slučaj opisan pod točkom A). U odnosu na plovilo na vezu može se sklopiti ugovor o najmu mjesta za vez s marinom i ugovor o čuvanju s drugom pravnom ili fizičkom osobom koja nije povezana s marinom kao trgovačkim društvom. Riječ je o paritetnim ugovorima koji sadržajno nisu ovisni jer unutar svakog pojedinog ugovora ostaju odvojene i odijeljene obveze stranaka. Međutim, smještaj plovila na vez može predstavljati ugovoreno mjesto i način čuvanja. Tada ugovor o čuvanju plovila na vezu ne može postojati bez ugovora o vezu jer je čuvanje plovila uvjetovano njegovim smještajem na vez. Čuvanje je povezano i međusobno sa smještajem plovila na vez jer ako prestane namjeravani gospodarski cilj smještaja plovila na vez ili čim prestane, prestaje i ugovor o čuvanju plovila na vezu.⁴⁸

Važno je da se na ugovor o vezu ne primjenjuju odredbe ugovora o čuvanju pa se, na temelju toga, u slučaju neurednog ispunjenja ugovora o vezu u marini, ne mogu suprotstaviti prigovori iz odvojeno ugovorenog čuvanja plovila s drugom osobom. Isto vrijedi i u odnosu na neuredno ispunjenje ugovora o čuvanju plovila. Ako je riječ o slučaju da ugovor o čuvanju

⁴⁶ Vidi *supra*, t. 2. Pregled aktualne poslovne prakse u pogledu elemenata čuvanja u ugovorima o vezu. U poslovnoj praksi hrvatskih marina prisutan je model ugovora o vezu za koji je karakteristično da marina s korisnikom veza ugovara ustupanje mjesta za vez i nadziranje plovila na vezu, a istodobno korisniku veza nudi mogućnost da uz spomenute dvije usluge ugovori dodatnu tzv. paket-uslugu koja po svom sadržaju predstavlja eksplicitno ugovaranje čuvanja plovila. U tom slučaju, sve tri usluge pružaju se zajedno kao kombinacija usluga (davanje veza u najam, nadzor i čuvanje). Čuvanje plovila ugovara se u okviru paket-usluge provjetravanja plovila, kontrole unutrašnjosti i fotografiranja plovila te punjenja baterija, a obavlja ju osoblje marine.

⁴⁷ Opširnije o obvezi čuvanja *infra*.

⁴⁸ Primjerice, u poslovnoj praksi hrvatskih marina jedan od koncesionara nudi mogućnost ugovaranja posebne paket-usluge, tzv. *boat care*. Kao što je opisano, karakteristično je za poslovnu praksu tog koncesionara da marina pruža isključivo uslugu iznajmljivanja veza, a posebna pravna osoba pruža paralelni ugovor o nadziranju plovila na vezu.

vrši pravna ili fizička osoba različita od marine kao stranke iz ugovora o vezu, posebnu pažnju treba pokloniti tumačenju ugovornih odnosa u slučaju situacije da se plovilo nađe u opasnosti ili da nastanu nepovoljne promjene u stanju plovila i opreme. Tada je potrebno obavijestiti vlasnike ili poduzeti razumne i nužne mjera da se plovilo zaštiti. Oprezno treba tumačiti koje su zadaće marine, a koje posebne pravne osobe koja odgovara za čuvanje plovila na vezu.

6. Stranke ugovora o vezu i ugovora o ostavi - usporedba

Stranke su ugovora o vezu marina i korisnik veza,⁴⁹ a ugovora o ostavi ostavoprimac i ostavodavac. Budući da se ovim ugovorima ne prenosi pravo vlasništva, korisnik veza kod ugovora o vezu te ostavodavac kod ugovora o ostavi mogu biti i osobe koje nisu vlasnik stvari (plovila). Dakle, ugovor o vezu i ugovor o ostavi može valjano sklopiti i ne vlasnik, ali ga sklapa u svoje ime. U takvu je slučaju ostavoprimac ostavodavcu dužan vratiti stvar predanu u ostavu.

Čl. 762., st. 1. ZOO-a propisuje iznimku od obveze ostavoprimca da vrati stvar osobi s kojom je sklopio ugovor. Riječ je o situaciji kad je stvar ukradena. Ako ostavoprimac dozna da je stvar ukradena, ne smije stvar vratiti ostavodavcu sve dok se pouzdano ne utvrdi komu stvar treba predati. Također, dužnost je luke nautičkog turizama zadržati ključeve i isprave plovila ako dozna da je plovilo ukradeno te obavijestiti nadležna tijela o sumnji na kazneno djelo.

O obvezi marine da vrati plovilo osobi s kojom je sklopila ugovor o vezu očitovao se VSRH⁵⁰ u sporu u kojem je odlučivao o ugovornoj odgovornosti iz ugovora o vezu s elementima ostave. Tužitelj je s marinom kao tuženikom sklopio ugovor o vezu koji ima elemente ugovora o ostavi. Marina, kao ostavoprimac, obvezala se uz naknadu čuvati plovilo i vratiti ga tužitelju kad ovaj zatraži, a u skladu s odredbom čl. 712. ZOO-a, Narodne novine br. 53/91, 73/91, 3/94, 7/96 i 112/99. U postupku je utvrđeno da je plovilo preuzela treća osoba koja je predočila dokumentaciju iz koje proizlazi da je ona vlasnik plovila, a marina prije predaje plovila trećoj osobi o tome nije obavijestila tužitelja. S obzirom na to da su tužitelj i tuženik imali valjani ugovor o ostavi te da tuženik nije poštovao odredbe ugovora, već je stvar koja mu je povjerena na čuvanje dao trećoj osobi bez znanja i bez naloga ostavoprimca, a plovilo je nestalo u nepoznatom smjeru pa tuženik više ne može vratiti plovilo koje je primio na čuvanje, sud je zaključio da su se ispunili svi uvjeti za naknadu štete u vidu novčane protuvrijednosti plovila. Sud se pozvao na odredbu čl. 718., st. 1. ZOO-a kojom je propisano da je ostavoprimac dužan vratiti stvar čim ju ostavodavac zahtijeva, i to sa svim plodovima i drugim koristima od stvari. Iz spomenute odredbe proizlazi da je tuženik bio dužan vratiti plovilo ostavodavcu, a ne osobi koja se predstavila kao vlasnik stvari, stoga je sud usvojio tužbeni zahtjev tužitelja u cijelosti. Posebno treba naglasiti da ako je ugovorom o vezu stvarno i nesporno ugovoreno čuvanje, tada bi se mogle analogno primijeniti spomenute odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi. Međutim, i na ovom mjestu treba naglasiti da se u aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina čuvanje plovila iznimno rijetko ugovara. Dakle, poslovna se praksa promijenila pa prezentno i marina, koja je bila stranka u prikazanom sudskom sporu, radi po modelu najma veza i nadziranja plovila na vezu, što znači da se prema njezinim općim uvjetima ugovora više ne ugovara čuvanje plovila na vezu.

⁴⁹ U skladu s pravnom prirodom ugovora o vezu kao uporabnom pogodbom, pravilnije bi bilo govoriti o uporabitelju veza, međutim, u praksi se ustalio izraz korisnik veza pa se i u ovom radu rabi taj termin.

⁵⁰ Rev-756/11 od 30. listopada 2013.

Može se problematizirati pitanje u kojim slučajevima postoji odgovornost marine za nemogućnost ispunjavanja ugovorne obveze vraćanja (predaje) plovila koje je primila na vez. U pravilu, marine prema svim modelima ugovora u općim uvjetima ugovora propisuju ugovorno isključenje odgovornosti za slučaj oštećenja ili uništenja plovila zbog krivnje treće osobe. To znači da se krađa plovila na vezu smatra krivnjom treće osobe za koju marina ne odgovara. Naravno, na stranke ugovora o vezu primjenjuje se pravilo da se odgovornost marine za namjeru ili krajnju nepažnju ne može unaprijed ugovorom isključiti ni ograničiti.⁵¹ Osim toga, spomenuto isključenje nije apsolutno isključenje jer je marina prema ugovoru o vezu dužna nadzirati sigurnost marine u okviru svojih funkcija kao koncesionara. Marine u pravilu imaju videonadzor, čuvarsku službu, redovite ophodnje mornara, dužne su u razumnom roku obavijestiti policiju i vlasnika u slučaju nestanka plovila i sl. Dakle, ako je marina krađu mogla spriječiti, postupajući kao dobar gospodarstvenik, bit će odgovorna za nestanak plovila s veza, osim ako ne dokaže da je sve svoje ugovorne obveze koje se odnose na ustupanje sigurnog i ispravnog mjesta za vez i nadziranje plovila uredno ispunjavala s pažnjom dobrog gospodarstvenika.

Posebno treba naglasiti da svi modeli ugovora o vezu predviđaju pravo retencije u korist marine za nepodmirene tražbine korisnika veza. Takva ugovorna odredba treba imati prednost u odnosu na zakonsku odredbu iz ugovora o ostavi koja može doći do primjene samo ako su stranke doista ugovorile čuvanje plovila, a prema kojoj se tumači da ostavoprimac nema pravo retencije stvari predane u ostavu jer je stvar dužan vratiti ostavodavcu na njegov poziv. U pogledu prava zadržavanja stvari predane u ostavu, sudska se praksa izjasnila da ako je riječ o ugovoru o ostavi, ostavoprimac nema pravo zadržavanja jer je obveza ostavoprimca na osnovi čl. 712., st. 1. ZOO/91 (sad čl. 725., st. 1. ZOO-a)⁵² da stvar koju primi od ostavodavca čuva i da ju vrati kad to on bude zahtijevao.⁵³ ZOO-om je propisano da vjerovnik nema pravo zadržavanja kad dužnik zahtijeva da mu se vrati stvar koja je izišla iz njegova posjeda protiv njegove volje (čl. 73., st. 1. ZOO-a).⁵⁴ Ugovorna odredba kojom se uređuje pitanje prava retencije drugačije od dispozitivne odredbe ugovora o ostavi, treba imati prednost primjene. Naravno, kao što je istaknuto, taj problem aktualan je samo u slučaju onih ugovora o vezu kojima je ugovoreno čuvanje i u odnosu na koje mogu doći do primjene odredbe ZOO-a o ostavi, a u većini slučajeva ugovora o vezu čuvanje se ne ugovara pa to pitanje nije za takve ugovore relevantno.

S obzirom na to da se u svim modelima ugovora o vezu koji se primjenjuju u aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina predviđa pravo zadržavanja u korist marine, važno je napomenuti da marina ima pravo zadržati plovilo samo ako je ono u vlasništvu korisnika veza prema kojem ima dospjelu tražbinu. Naime, bitna su obilježja instituta zadržavanja prema hrvatskom obveznom pravu da objekt prava zadržavanja može biti pokretna ili nepokretna stvar u dužnikovu vlasništvu, pod pretpostavkom da vjerovnik ima dospjelu tražbinu prema tom dužniku i da je dužnik svojom voljom predao tu stvar u posjed vjerovniku.⁵⁵ To znači da marina neće moći ostvariti pravo retencije ako je riječ o tražbinama iz ugovora o vezu koji je sklopila s nevlasnikom plovila, dakle osobom koja plovilo ima u najmu, zakupu ili ga drži po nekoj drugoj osnovi, ali nije njegov vlasnik.

⁵¹Arg. iz čl. 345., st. 1. ZOO-a.

⁵² Napomena autora.

⁵³ VSRH, Rev-2454/95 od 6. 5. 1999.

⁵⁴ Pravo retencije bit će posebno obrađeno u okviru projekta DELICORMAR, vidjeti bilješku 1.

⁵⁵ Opširnije Crnić, I. 2010. *Zakon o obveznim odnosima – napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*. Četvrto, bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje. Organizator. Zagreb. str. 175.

Ako korisnik veza koji je sklopio ugovor o vezu s marinom ili ostavodavac odredi osobu kojoj treba vratiti stvar, primjerice, vlasniku ili drugoj ovlaštenoj osobi, ostavoprimac ili marina dužni su toj osobi vratiti stvar.

Kod ugovora o ostavi moguće je da treća osoba tuži ostavoprimca na predaju stvari. O tome će biti riječ kad ostavodavac nije ujedno i vlasnik stvari pa se javi treća osoba koja, kao vlasnik stvari, tužbom od ostavoprimca zahtijeva predaju stvari (redovito vlasnička tužba), ostavoprimac je, kao tuženi u sporu, obvezan sudu priopćiti osobu od koje je primio stvar, a istodobno obavijestiti ostavodavca o podignutoj tužbi⁵⁶ kako bi se ovaj mogao umiješati u parnicu i obraniti, eventualno, svoje pravo. Ne obavijesti li ostavoprimac ostavodavca o podignutoj tužbi, odgovara ostavodavcu za svu štetu koju ovaj pretrpi zbog propuštanja izvrješćivanja.⁵⁷ U praksi je moguće da nevlasnik plovila, odnosno najmoprimac ili zakupoprimac plovila u svoje ime i za svoj račun sklapa s marinom ugovor o čuvanju plovila pa da treća osoba, koja je vlasnik plovila, tuži marinu na predaju plovila. Primjerice, o tome će biti riječ ako ugovor o vezu sklapa čarterska agencija koja je nevlasnik (drži plovilo u zakupu), a vlasnik plovila javlja se tužbom.

Ostavoprimac ne mora znati tko je vlasnik stvari koja se daje u ostavu. To proizlazi iz činjenice da se ugovorom o ostavi ne prenosi vlasništvo stvari, nego se stvar daje na čuvanje. U odnosu na ugovor o vezu poslovna praksa nešto je drugačija, marina ugovor o vezu sklapa s vlasnikom ili korisnikom plovila, u obama slučajevima može biti riječ o pravnoj ili fizičkoj osobi, međutim u ugovoru o vezu uvijek se evidentira tko je vlasnik plovila te podatci o plovilu, a plovidbena dozvola predaje se na uvid ili pak marine često uvjetuju da se za trajanja ugovora o stalnom vezu ostavi kod marine plovidbena dozvola.

7. Pravni izvori za ugovore o vezu

Kad je riječ o neimenovanom ugovoru, u praksi se otvara pitanje koji zakonski okvir treba primijeniti na tumačenje ugovornih utanačenja stranaka i odlučivanje o sporu glede ugovorne odgovornosti. Pomorski plovidbeni poslovi i ugovori uređeni PZ-om stvoreni su i adaptirani za pravno uređenje djelatnosti povezanih s brodovima, plovidbom i prijevozima. Pravna priroda poslova, aktivnosti i usluga koje marine nude, nema sličnosti s tim ugovorima, zbog toga se ugovor o vezu ne uklapa u teaurus ugovora uređenih PZ-om, čak ni u pogledu supsidijarne primjene njegovih odredbi na ovaj ugovor.⁵⁸

Za ugovor o vezu nisu propisana posebna pravila, kao što je to učinjeno za imenovane ugovore, već se na njih primjenjuju autonomni izvori prava nastali u poslovnoj praksi marina, opća zakonska načela o obveznim odnosima propisana ZOO-om, opće odredbe o ugovornim obveznim odnosima predviđene ZOO-om i pravna pravila propisana za srodne ugovore, a treba uvažavati i pravnu i poslovnu praksu koja se izgradila za takve ugovore.

S obzirom na takvu strukturu pravnih izvora, ako dođe do spora između stranaka, pravni okvir koji se primjenjuje čine:

1. opći uvjeti ugovora luka nautičkog turizma kao autonomni izvori prava
2. zakonodavni okvir:
 - a. ZOO – opći dio kojim se uređuju osnove obveznih odnosa (čl. 1.-246. ZOO-a)
 - b. ZOO – opće odredbe o ugovornim obveznim odnosima (čl. 247.-375. ZOO-a)

⁵⁶ Čl. 726., st. 2. ZOO-a.

⁵⁷ Čl. 348. ZOO-a.

⁵⁸ Iznimka može biti jedino primjena odredbi o gradnji broda na eventualne aktivnosti popravka broda.

- c. ZOO – odredbe o pojedinim srodnim ugovorima (ugovor o najmu, ugovor o djelu, ugovor o ostavi, ugovor o nalogu)
- d. Zakon o zaštiti potrošača
- e. PZ.

Iako su marine i plovni objekti koji se u nautičkom turizmu koriste za gospodarstvo vrlo važni, ugovorni odnosi stranaka iz ugovora o vezu nisu sustavno uređeni autonomnim izvorima prava. U poslovnoj praksi marina razvili su se i formalizirali opći uvjeti ugovora.⁵⁹ Sadržaj općih uvjeta ugovora konkurentskih marina sličan je, međutim, nije standardiziran ni ustaljen, pa se u slučaju ugovora o vezu može govoriti o atipičnim inominatnim ugovorima.⁶⁰

Valja naglasiti kako je nužno da sudovi i stranke ugovora pravilno tumače svaki pojedini ugovor o vezu i opće uvjete ugovora koji su njegov sastavni dio te da razumiju koncepciju i *causu* ugovora o vezu. Specifičnost ugovora o vezu nije čuvanje plovila na vezu, već prvenstveno ustupanje mjesta za vez i nadzor nad stanjem priveza i plovila. Drugim riječima, ugovaranje čuvanja plovila na vezu iznimka je i susreće se samo u poslovnoj praksi manjih hrvatskih marina te suhih marina i odlagališta plovnih objekata⁶¹. Stoga je nužno da u praksi ne dolazi do ishitrene i neutemeljene primjene odredbi ZOO-a o ostavi na ugovor o vezu. Kvalifikacija pravne prirode konkretnog ugovora o vezu kao ugovora o ostavi, odnosno kao ugovora s elementima čuvanja, mora proizlaziti iz njegova precizno i točno utvrđena sadržaja, kao i iz točno utvrđene prave volje ugovornih strana te iz pravilna tumačenja općih uvjeta ugovora koji se primjenjuju na taj ugovor. Dakle, u pogledu supsidijarne primjene dispozitivnih odredbi ZOO-a koje se odnose na druge srodne ugovorne odnose obveznog prava, valja istaknuti da prvenstveno treba vidjeti kako su opći uvjeti i ugovor uredili to pitanje.

U odnosu na zakonski okvir koji regulira ugovor o ostavi, luke nautičkog turizma, kao sastavljači općih uvjeta ugovora, pristupaju na više načina:

- a) U općim uvjetima ugovora izrijekom se isključuje primjena odredbi ZOO-a o ugovoru o ostavi tako da se navodi posebna odredba u kojoj se propisuje da se na ugovor ne primjenjuju odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi ili se decidirano ističe da marina ne odgovara za čuvanje plovila na vezu. Ako se u sklopu ugovora o vezu marina *ne* obveže na čuvanje plovila na vezu, onda nema mjesta podrednoj primjeni zakonskih odredbi o ostavi, već se na sva pitanja koja nisu posebno uređena ugovorom, odnosno općim uvjetima ugovora luke nautičkog turizma, treba podredno primijeniti opće odredbe obveznog prava uključujući osobito opće odredbe o ugovorima te o odgovornosti za štetu.⁶²

⁵⁹ Opći uvjeti ugovora su ugovorne odredbe sastavljene za veći broj ugovora koje jedna ugovorna strana (sastavljač) prije ili u trenutku sklapanja ugovora predlaže drugoj ugovornoj strani, bilo da su sadržani u formularnom (tipskom) ugovoru, bilo da se na njih ugovor poziva (čl. 295. st. 1. ZOO-a).

⁶⁰ Tako Padovan, op. cit., bilj. 39.

⁶¹ Opširnije *supra*, t.2. Pregled aktualne poslovne prakse u pogledu elemenata čuvanja u ugovorima o vezu.

⁶² U poslovnoj praksi hrvatskih marina izrijekom se isključuje primjena odredbi ZOO-a o ugovoru o ostavi u onim modelima ugovora koji nemaju elemente čuvanja, dakle, riječ je u stvari o deklaratornom isključivanju jer odredbe ZOO-a o ostavi ne bi ni došle do primjene u odnosu na te modele ugovora o vezu. Inače, ako je diskutabilno jesu li stranke ugovorile nadziranje ili čuvanje plovila, treba utvrditi pravu volju stranaka i cilj koji žele postići sklapanjem ugovora. Znači, u svakom konkretnom slučaju, točnije u svakom ugovoru o vezu u kojem su ugovorene obveze i aktivnosti s implicitnim elementima čuvanja, treba pomno protumačiti koja je namjera stranaka i *causa* ugovora. To je nužno bez obzira na to jesu li stranke izričito ugovorom isključile čuvanje ili ostavu po ZOO-u ili „šute“ o pitanju ugovaraju li čuvanje. VSRH ima ustaljenu sudsku praksu u pogledu pitanja koje su činjenice relevantne za tumačenje pravne prirode i tipa ugovora. Za tumačenje ugovora bitno je: a) sadržaj ugo-

- b) Općim uvjetima ugovora propisuje se da luka nautičkog turizma odgovara za čuvanje u mjeri u kojoj je prema zakonskim propisima odgovorna. Za ovakvu stilizaciju može se reći da predviđa primjenu odredbi ZOO-a o ugovoru o ostavi jer je propis koji uređuje čuvanje upravo ZOO, i to u dijelu u kojem sadrži posebne odredbe o ugovoru o ostavi (čl. 725.-743.).⁶³
- c) Opći uvjeti ugovora ne spominju pitanje primjene dispozitivnih odredbi ZOO-a o ugovoru o ostavi. Ako stranke ugovorom o vezu s elementima ostave nisu isključile primjenu odredbe ZOO-a o ostavi, na ugovor će se osim općih uvjeta ugovora, primjenjivati i odredbe ZOO-a o ostavi, i to u odnosu na ona pitanja koja stranke nisu ugovorom uredile drugačije od dispozitivnih zakonskih odredbi o ugovoru o ostavi.⁶⁴
- d) Ako je riječ o formulaciji ugovora koja ne otklanja eventualne dvojbe radi li se o ugovoru na koji treba primijeniti odredbe ZOO-a o ostavi, treba primijeniti pravila o tumačenju ugovora iz čl. 319.-320. ZOO-a.

U odnosu na ugovor o vezu s elementima čuvanja ili bez njih, mogu se primijeniti i odredbe ZOO-a o ugovoru o najmu (čl. 550.-578.) budući da jer luka nautičkog turizma na temelju ugovora o vezu daje određeni vez na uporabu vlasniku, odnosno korisniku plovila, a ovaj se zauzvrat obvezuje plaćati ugovorenu naknadu (najamninu) pa možemo govoriti da ugovor o vezu u tom smislu ima elemente ugovora o najmu.⁶⁵

8. Čuvanje – opće napomene

Obveza čuvanja stvari temeljna je obveza ostavoprimca i dominira ugovorom o ostavi jer se njezinim ispunjenjem ostvaruje i gospodarski cilj (*causa*) ovog ugovora.⁶⁶ Štoviše, u sudskoj se praksi ističe stajalište da ugovor o ostavi nije ni nastao kad obveza čuvanja nije preuzeta.⁶⁷ Čuvanje tuđe stvari javlja se i kod drugih ugovora (primjerice, zakupa, najma, posudbe i sl.), ali kod njih ono nije glavna svrha ugovora zbog koje je ugovor sklopljen, nego odgovornost postoji i za neispunjenje te „sporedne obveze“.⁶⁸ Takvo stajalište zastupljeno je i u sudskoj praksi.⁶⁹

Ugovor o ostavi ima dugu tradiciju i izgrađenu stabilnu poslovnu i sudsku praksu. Za razliku od toga, ugovor o vezu nema kontinuiranu i stabilnu poslovnu i sudsku praksu. Praksa čuvanja plovila na vezu vjerojatno datira iz vremena kad je nautički turizam bio u začetku, a marine su preuzimale punu skrb o plovilima vezanim u njihovim lukama. Naime, u početku razvoja nautičkog turizma marine su u usporedbi s današnjim imale znatno manje i ograniče-

vora, b) volja stranaka, c) kako stranke u naravi ispunjavaju ugovor, a pritom nije odlučujuće kako su stranke nazvale svoj ugovor. Takvo pravno stajalište sud je izrekao u predmetu VSRH, Revt -30/02 od 6. 3. 2002.

⁶³ Ovakve ugovorne odredbe prisutne su u onim modelima ugovora o vezu u moru ili na kopnu te ugovorima o smještaju plovila u suhim marinama, odlagalištima plovnih objekata, halama – zatvorenim prostorima koji sadrže eksplicitne elemente čuvanja.

⁶⁴ Opširnije Padovan, op. cit.

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ Gorenc i drugi. *Komentar Zakona o obveznim odnosima...*, op. cit. str. 1121.

⁶⁷ Odluka Vs, Rev-1422/82 od 19. listopada 1982. Slakoper SP, odluka br. 1078.

⁶⁸ Crnić, op. cit., bilješka 55., str. 907.

⁶⁹ PVS RH je odlučio da je vlasnik mehaničarske radionice obavezan čuvati automobil koji mu je predan na popravak pa odgovara za štetu koja je zbog njegova propusta u čuvanju prouzročena oduzimanjem vozila (Rev 959/84 od 4. 9. 1984., citirano prema Crnić, op. cit. u bilj. 55., str. 908.).

nije kapacitete jer se na vez primalo oko 50 plovila, a plovila su bila jednostavnijih tehničkih karakteristika te na njima nije bilo skupe i sofisticirane opreme i uređaja kao što je to danas. Zbog toga je vjerojatnost nastanka štetnih događaja kao što su, primjerice, požari bila manja. Uz to, sporova i štetnih događaja koji bi po visini iznosa naknade štete predstavljali veći problem za marine i osiguravatelje nije bilo. U posljednjim dvama desetljećima došlo je do značajnog proširivanja kapaciteta luka nautičkog turizma koje je uvjetovalo značajno povećanje obujma posla u lukama nautičkog turizma i višestruko povećanje broja vezova i broja plovila na vezu. Danas veće hrvatske luke nautičkog turizma primaju oko 500 plovila na vez, a one najveće i oko 1000 plovila. Osim toga, kao posljedica razvoja brodskih tehnologija bitno su se izmijenile karakteristike plovila i složenost njihove opreme te njihova veličina i vrijednost.⁷⁰ Liberalizacijom tržišta osiguranja i pojavom sve veće konkurencije među osigurateljima koji se bave osiguranjem odgovornosti marina, diversificiraju se uvjeti osiguranja s tendencijom sniženja cijene osiguranja i posljedičnim sužavanjem opsega pokrića. Sve te činjenice utjecale su na formiranje poslovne politike marina. Prema aktualnoj praksi i ponudi, veće hrvatske marine ne preuzimaju punu odgovornost za plovila na vezu u smislu odgovornosti za njihovo čuvanje, već rade po modelu najma veza ili najma veza i nadziranja plovila na vezu. Naime, ako marina odgovara po pravilima ZOO-a kao ostavoprimalac, snosi punu odgovornost za plovilo na vezu tako da je dužna poduzeti sve radnje kako bi se čuvana stvar vratila ostavodavcu u stanju u kojem je primljena. U tom smislu elemente ostave češće susrećemo u praksi suhih marina, odlagališta plovnih objekata i pružatelja usluga čuvanja plovila u halama, zatvorenim ili ograđenim prostorima u kojima je po prirodi stvari drugačiji tehnološki proces usluge. Čuvanje plovila u moru iziskuje znatno veći obujam posla, drugačiju raspodjelu rizika i odgovornosti. Čuvanje plovila u moru iznimno je kompleksno, pristup trećih osoba slobodan je jer su marine na pomorskom dobru. Ako pak je riječ o većem broju plovila u marini, nužno je zapošljavanje brojnijeg osoblja koje će se o njima brinuti. Plovila na vezu u moru i suhom vezu na otvorenom izložena su hidrometeorološkim prilikama soli, vlazi, koroziji i drugim vanjskim utjecajima koji djeluju na strojeve, baterije, uređaje, cerade i drugu opremu plovila. Čuvanju je imanentno održavanje plovila u ispravnom stanju u smislu punjenja baterija, pražnjenja oborinskih voda, pokrivanja i slično. Tu je i pitanje vrlo praktične prirode – kako dokazati da se plovilo predaje u stanju u kojem je primljeno? Osim što bi se moralo precizno utvrditi koje su promjene na plovilu nastale kao posljedica redovitog trošenja, trebalo bi se utvrditi stanje plovila u trenutku primopredaje, koje su promjene, točnije, oštećenja nastala za vrijeme dok je vlasnik koristio plovilo, na njemu boravio, njime plovio i sl. U slučaju spora oko tih činjenica trebalo bi provesti i vještačenje spomenutih okolnosti. Otvara se pitanje gospodarskih interesa, naime, riječ je o omjeru očekivanja vlasnika i opsega poslova te cijene koju marina dobiva; često marini nije gospodarski opravdano preuzimati odgovornost za čuvanje plovila. Treba spomenuti i čestu praksu mnogih vlasnika jahti da sami, u privatnom aranžmanu, ugovaraju čuvanje, brigu i održavanje plovila s posebnim fizičkim ili pravnim osobama. Riječ je o tzv. ugovorima *boat care*, a prisutno je i zapošljavanje stalne posade na plovilima veće vrijednosti. Takvi aranžmani nemaju veze s uslugama marine i ugovorom o vezu koji korisnik veza sklapa s marinom. Kad se razmatra pitanje čuvanja, općenito treba započeti od temeljne i osnovne raspodjele obveza stranaka. Vlasnik plovila dužan je brinuti se o održavanju plovila u dobrom stanju, njegovoj ispravnosti uključujući brodske konope, bokobrane i opremu

⁷⁰ Prosječna je vrijednost plovila na stalnom vezu od 50 tisuća do 20 milijuna eura, a procijenjena najveća ukupna vrijednost svih plovila na vezu u jednom trenutku za marinu od 440 vezova iznosi 1 milijardu eura. Izvor: Upitnik za koncesionare luka nautičkog turizma proveden u okviru znanstveno-istraživačkog projekta DELICROMAR, opširnije *supra*, bilješka 1.

za privez. Vlasnik u pravilu ugovara kasko osiguranje svog plovila (što marine i uvjetuju za plovila koja primaju na stalni vez), a marina odgovara za svoju struku, tj. za ispravnost, primjerenost, dostupnost i održavanje sigurnog nautičkog veza, opreme, građevina, uređaja i infrastrukture u luci. Marina nije jamac da će plovilo biti neoštećeno i vraćeno u istom stanju u kojem je prihvaćeno na vez. Čuvanje nije standardna obveza i kad je riječ o nautičkom vezu, ona je atipična za hrvatske marine.

Ipak, valja istaknuti da usluga marine ima dodanu vrijednost u odnosu na vezove u lukama otvorenim za javni promet, a to su kontinuirana briga o vezovima, stalan nadzor vezova u tehničkom i sigurnosnom smislu, obavještavanje vlasnika o stanju veza i stanju plovila koje se može ustanoviti vanjskim pregledom plovila, intervencije u interesu sigurnosti u okviru marine (rizik od potonuća pojedinog plovila ili od požara, izvanrednih vremenskih prilika te preventivne i interventne mjere koje marine poduzimaju u takvim situacijama, primjerice, plovilo koje tone marina će izvaditi na suhi vez, po potrebi pojačavati vez dodatnom užadi, staviti dodatne bokobrane, tegliti brod koji je u marini ili na ulazu u marinu ostao bez pogona, intervenirati radnim brodicama da spriječi pomorsku nezgodu; protupožarna oprema i sustavi te interni protokoli i procedure u marinama na veoma su visokoj razini itd.). Nadalje, u marini su dostupne usluge održavanja, servisiranja, popravka plovila i brodskih strojeva, zamjene privezne opreme, cerade i sl., ali obično na temelju dodatnog radnog naloga, tj. posebnog ugovora koji je po svojoj prirodi srodan ugovoru o nalogu, ugovor o djelu, ugovor o popravku broda. Posebno, ako je riječ o ugovoru o popravku i obavlja ga marina, tada je u njemu implicirana obveza čuvanja te ju treba tumačiti u okviru odgovarajućeg ugovora o popravku.

Dakle, u nas praksa ugovaranja čuvanja plovila na vezu nema kontinuitet ni dugu tradiciju, a prema postojećoj poslovnoj praksi čuvanje plovila na vezu nije tipična djelatnost hrvatskih marina.

Postoji niz specifičnosti čuvanja plovila na vezu. One proizlaze iz pomorskih rizika kojima su plovila na vezu izložena i specifičnosti samog plovila kao predmeta čuvanja. U pravnoj teoriji i sudskoj praksi diskutabilno je, nedovoljno razrađeno i neustaljeno stajalište glede specifičnosti čuvanja plovila na vezu, opsega obveze čuvanja plovila, pitanja do koje se mjere provodi čuvanje i što ono obuhvaća. Zbog toga je sadržaj i domašaj obveze čuvanja plovila jedno od najkontroverznijih i najsloženijih pitanja u vezi s pravnim poslom koji ima obilježja ugovora o vezu s elementima čuvanja. Radi boljeg razumijevanja posebnosti ugovora o vezu i dominantnih razloga za često neopravdano imputiranje pravila o ostavi kod ove vrste ugovora u domaćoj praksi, analizira se sadržaj pojedinih specifičnih obaveza marine koje eksplicitno ili implicitno znače čuvanje, a koje treba razlikovati od onih za koje smatramo da se u sudskoj praksi pogrešno kvalificiraju kao čuvanje.

8.1. Čuvanje – sadržaj obveze

Usluga čuvanja plovila na vezu složena je i visoko specijalizirana. Zbog naravi objekta čuvanja, a to je plovilo na vezu, čuvanje uključuje niz različitih aktivnih radnji. Ponajprije treba naglasiti da u opseg obveze čuvanja plovila ulaze one obveze koje su stranke ugovorile i koje se opisuju u ugovoru i/ili općim uvjetima ugovora. Dakle, pri tumačenju konkretnog pravnog odnosa uvijek treba dati prednost ugovornim odredbama stranaka kojima one određuju i ugovaraju konkretne radnje i postupke te aktivnosti koje je marina obvezna poduzimati u ispunjenju svojih obveza iz ugovora o vezu, a tako i, eventualno, ugovorene obveze čuvanja. Specifične su obveze koje se odnose na čuvanje plovila, a spominju se u općim uvjetima ugovora marina koje pružaju uslugu čuvanja: čuvati plovilo u luci nautičkog turizma tako da

se vrši nadzor nad konopima koje daje vlasnik za privez plovila na gat/ponton, i to 24 sata dnevno; vršiti izbacivanje oborinskih voda s plovila; provjetravati unutrašnjost plovila; pokrivati plovilo pokrivačem (ceradom) vlasnika. U tom kontekstu treba imati na umu da postoje standardizirani protokoli obilaska i nadziranja plovila te poduzimanja drugih radnji koje čine sadržaj obveze čuvanja. Priroda posla čuvanja plovila na vezu u moru u pravilu ne uključuje paljenje motora ni vožnju plovila radi provjeravanja ispravnosti motora, popravak plovila i razne vrste radova na plovilu jer to pripada poslovima održavanja plovila i/ili popravka plovila te znači dodatne i posebne usluge izvan ugovora o vezu. U opseg obveze čuvanja ulazi i čuvanje dokumentacije i ključeva. Međutim, to nije tipična obveza prisutna samo kod čuvanja plovila, već se ugovara i kod nadziranja plovila na vezu, a čuvanje dokumentacije postoji ponekad kao obveza i kod tranzitnog veza. Kod tranzitnog veza predaja dokumentacije ima isključivo svrhu ostvarivanja prava retencije plovila radi namirenja tražbine luke nautičkog turizma.⁷¹ Čuvanje dokumentacije i ključeva kod ugovora o stalnom vezu s elementima nadziranja ili čuvanja uz to ima još dvije važne funkcije. Predaja ključeva i dokumentacije predstavlja predaju posjeda plovila u svrhu nadziranja ili čuvanja plovila, dakle, ispunjavanja ugovorne obveze,⁷² a također omogućuje marini da u slučaju potrebe intervenira na plovilu postupajući u ispunjavanju svojih obveza kao koncesionar koji se brine o sigurnosti u luci.⁷³ Pritom treba istaknuti da su i marine koje ne preuzimaju obvezu čuvanja plovila kao koncesionari dužni brinuti se o redu u luci i spriječiti nastanak štete na plovilima primjenom dužne pažnje i na primjeren način. Međutim, upravo način, a time i efikasnost zaštite plovila na vezu od nastupanja štetnih posljedica do kojih može doći zbog nepovoljnih promjena u stanju plovila na vezu, razlikuje se ovisno o tome što čini sadržaj ugovorom preuzetih obveza marine. Marine koje ne preuzimaju ključeve plovila i koje ne nude čuvanje plovila na vezu imaju zasigurno niži stupanj nadzora nad stanjem plovila te ograničenu mogućnost intervencije na plovilu u slučaju opasnosti. Njihovo osoblje ne ulazi na plovilo, već isključivo vanjskom inspekcijom opaža postoje li nepovoljne promjene u njegovu stanju, primjerice, puni li se plovilo vodom. U slučaju potrebe za premještanjem plovila, njegovim vađenjem iz mora i sl. njihove su manevarske mogućnosti ograničene, a plovilo u pravilu samo mogu tegliti do drugog veza ili pak mjesta gdje će se izvaditi iz mora. S druge strane, luke nautičkog turizma koje preuzimaju ugovornu odgovornost za čuvanje plovila imaju znatno zahtjevnije obveze i dužne su plovilo čuvati s pažnjom dobrog gospodarstvenika te poduzimati razumne mjere da se plovilo zaštiti od vanjskih opasnosti. Međutim, važno je naglasiti da su marine prema svim modelima ugovora o vezu dužne poduzimati razumne mjere da se plovilo zaštiti od vanjskih opasnosti. Stoga su i one marine koje ne ugovaraju preuzimanje ključeva plovila, ulaženje u zaključane kabinske prostore i sl., dužne intervenirati ako dođe do nepovoljnih promjena u stanju plovila ili je ono u opasnosti, a priroda promjena ili opasnosti zahtijeva urgentno postupanje. Rezultati proučene poslovne prakse domaćih marina pokazuju da urgentni sigurnosni razlozi mogu utjecati na to da osoblje marine uđe u kabinske prostore iako to nije standardna obveza marine prema ugovoru i općim uvjetima ugovora, pa čak i uporabom sile (bez ključeva), sve u slučaju ako marina procijeni da je šteta na obijenim vratima manja od moguće štete koja bi nastala ako se ne uđe ili ako se čeka da se dođe do ključeva plovila.

⁷¹ Riječ je o tražbinama s osnove pružene usluge veza, zatim mjera poduzetih na trošak korisnika veza i tražbine s osnove naknade štete.

⁷² O kondicijama koje predstavljaju predaju plovila na čuvanje opširnije *infra*.

⁷³ Skorupan Wolff; Petrinović; Mandić, op. cit. bilj.

8.2. Pozornost čuvanja

Prema tumačenjima pravne teorije, svrha je ugovora o ostavi poduzimati sve potrebne radnje da se čuvana stvar vrati ostavodavcu u stanju u kojem je primljena.⁷⁴ Općenito se smatra da je ostavoprimac u pogledu radnji koje ulaze u kompleks čuvanja relativno samostalan. U načelu sam odlučuje gdje će i kako čuvati stvari predane na čuvanje te što i kako treba raditi jer snosi i odgovornost za čuvanje.⁷⁵

Glede pozornosti koju ostavoprimac mora pokloniti čuvanju stvari, zakonodavac čini razliku ovisno o tome čuva li ostavoprimac stvar uz naknadu ili bez nje. Pri naplatnoj ostavi ostavoprimac je dužan čuvati stvar kao dobar gospodarstvenik, odnosno dobar domaćin. To znači da se od ostavoprimca zahtijeva ona pozornost koja se pri čuvanju stvari može zahtijevati od svakog dobrog gospodarstvenika *in abstracto* (vidjeti čl. 10., st. 1 ZOO-a).⁷⁶

Ako se na ugovor o vezu primjenjuju odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi, tj. ako su u njemu sadržani elementi čuvanja, tada je marina dužna čuvati plovilo s pažnjom dobrog gospodarstvenika.⁷⁷ Uz to, marina je dužna plovilo čuvati s povećanom pažnjom dobrog stručnjaka.⁷⁸ Ovakav stupanj pažnje traži se zato što marina profesionalno i uz naknadu obavlja usluge iz ugovora o vezu koji uključuje i obvezu čuvanja, a podrazumijeva poduzimanje razumnih i uobičajenih mjera u okviru svoje djelatnosti da bi se plovilo zaštitilo od vanjskih opasnosti, tj. opasnosti koje ne potječu od nekog nedostatka u samom plovilu ili njegovoj opremi.⁷⁹ O tumačenju standarda čuvanja plovila na vezu s pažnjom dobrog gospodarstvenika sud se izjasnio u više predmeta u kojim je odlučivao o ugovornoj odgovornosti luka nautičkog turizma.

Trgovački sud u Rijeci⁸⁰ usvojio je tužbeni zahtjev i obvezao marinu (tuženika) na naknadu štete tužitelju u sporu u kojem je odlučivao o ugovornoj odgovornosti marine za štetu na plovilu. Ugovor iz kojeg je nastao spor sklopili su vlasnik plovila (tužitelj) i marina (tuženik), a predmet ugovora bilo je preuzimanje na čuvanje i održavanje plovila te izvršavanje radova na plovilu prema pisanoj narudžbi naručitelja (tužitelja). Tužitelj je tvrdio da marina nije ispunila ugovornu obvezu čuvanja plovila te da odgovara za naknadu štete zbog uništenja plovila. Sud je ocijenio da je tuženik, u skladu s ugovornom obvezom čuvanja plovila, bio dužan poduzeti sve radnje potrebne da se čuvana stvar vrati tužitelju u stanju u kojem je bila predana na čuvanje, a što je i osnovna svrha čuvanja. To znači da je bio dužan izvršiti konzervaciju motora, skinuti s broda akumulatore i čuvati ih na suhom i u zatvorenom prostoru s povremenim punjenjem i pražnjenjem, koristiti kaljužnu pumpu, odvrnuti čep za otjecanje vode i dr. Tuženi je istaknuo da je tužitelj pridonio nastanku štete, odnosno da je riječ o podijeljenoj odgovornosti za štetu jer je tužitelj bio dužan predati pisanu narudžbu svih usluga koje je želio da se izvrše na brodu, a koje proizlaze iz djelatnosti marine. Sud nije prihvatio takav stav marine kao tuženika. Zaključak je suda da je tuženik, u skladu s ugovorenom obvezom čuvanja broda, sve spomenute radnje trebao poduzimati bez upute tužitelja jer je riječ o osnovnim djelatnostima tuženika pa se, štoviše, zahtijeva standard čuvanja stvari kao u dobrog gospodarstvenika. Pisanoj narudžbi za usluge čuvanja broda na koju se poziva tuženik tužitelj, prema mišljenju

⁷⁴ Gorenc i dr. *Komentar zakona o obveznim odnosima...*, op. cit., str. 1121.

⁷⁵ Klarić, P.; Vedriš, M. 2014. *Građansko pravo*. Narodne novine. Zagreb. str. 546.

⁷⁶ Gorenc i dr. *Komentar zakona o obveznim odnosima...*, op. cit., str. 1121.

⁷⁷ Čl. 727., st. 1. ZOO-a.

⁷⁸ Arg. iz čl. 4. st. 1. Zakona o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/07, 88/10.

⁷⁹ Padovan, op. cit.

⁸⁰ TS u Rijeci, P-2590/1994, od 28. 2. 2007.

suda, nije trebao predati tuženiku niti se ona odnosi na čuvanje broda, već se odnosi na slučaj narudžbe eventualno nekih drugih, dodatnih, posebnih usluga koje proizlaze iz djelatnosti tuženika. Ova se odluka može kritizirati u dijelu u kojem sud zaključuje da je marina niz radnji, kao što su konzervacija motora, skidanje s broda akumulatora i čuvanje na suhom, njihovo povremeno punjenje i pražnjenje i druge opisane radnje, trebala izvršavati bez upute tužitelja jer je riječ o osnovnim djelatnostima tuženika. Treba istaknuti da se spomenute djelatnosti ne mogu smatrati osnovnim djelatnostima marine, već isključivo dodatnim uslugama uz osnovnu uslugu iznajmljivanja veza i smještaja plovnih objekata. Štoviše, u marinama se uopće ne moraju pružati usluge održavanja i servisiranja plovnih objekata jer to nije predviđeno Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma⁸¹ u dijelu u kojem se govori o minimalnim uvjetima koje moraju zadovoljavati luke nautičkog turizma.

Vrhovni sud Republike Hrvatske⁸² odlučivao je u sporu nastalom iz ugovora o vezu i ugovora o čuvanju plovila u kojem je vlasnik plovila (tužitelj) potraživao naknadu štete zbog oštećenja plovila do kojeg je došlo zbog potonuća plovila na vezu u marini tuženika, a marina kao tuženik protutužbom je potraživala plaćanje naknade za pruženu uslugu suhog veza na koji je plovilo bilo smješteno nakon što je izvađeno iz mora. Sud je utvrdio da je sklopljeni ugovor sadržavao elemente ugovora o najmu veza i ugovora o ostavi, ugovori su se izvršavali sve do trenutka kad je brod potonuo na vezu. Uzrok potonuća broda prodor je mora u njega, a do čega je došlo zato što brodske pumpe (četiri kaljužne pumpe), koje se automatski uključuju kad se u brodu pojavi određena količina vode, u kritičnoj prigodi nisu radile. To se dogodilo zato što su se brodski akumulatori ispraznili jer brod nije bio priključen na izvor struje na gatu. Sud je istaknuo stajalište da je tuženi bio u obvezi čuvanja broda (do njegova potonuća) pa snosi posljedice koje zbog nepoštovanja te obveze iz takva ugovornog odnosa proizlaze. Sud smatra da je priključenje tuženikova broda na izvor električne energije na gatu bio dio ugovorne obveze tuženika pa je tuženik odgovoran za nastao štetni događaj koji je upravo posljedica nepostupanja tuženika u skladu s preuzetom ugovornom obvezom. Prema mišljenju suda, tuženik je za vrijeme nevremena, koje je nužno imalo za posljedicu prodor mora, odnosno kišnice u brod, propustio kontrolirati je li brod priključen na dotok električne energije (čime se omogućava rad brodskih pumpi za crpljenje vode iz unutrašnjosti broda) pa se nameće zaključak kako tuženik nije čuvao tužiteljev brod s pažnjom dobrog gospodarstvenika, a na što se obvezao odredbom ugovora sklopljenog u smislu odredbe čl. 714. ZOO-a i zbog toga odgovara tužitelju za nastalu štetu.⁸³ Treba napomenuti da kaljužne pumpe na plovilu moraju raditi neovisno o tome je li plovilo priključeno na izvor električne energije na gatu. Napon u baterijama (njihovo punjenje) može se održavati na više načina, a da se pritom ne ugrožava sigurnost i izaziva opasnost od požara. Moguća je demontaža i punjenje baterija ili pak priključivanje broda na izvor električne energije na gatu pod nadzorom vlasnika, njegova opunomoćenika ili se to može posebno ugovoriti s marinom ili serviserom. Svakako treba naglasiti da briga oko napona u baterijama te njihovo održavanje u radnom stanju predstavlja vrlo specifične aktivnosti koje bi bilo potrebno precizno urediti u onim modelima ugovora koji sadrže eksplicitne elemente čuvanja.

U postupku u kojem je predmet spora zahtjev korisnika veza (tužitelja) za naknadu štete koju je tužitelj pretrpio zbog požara na njegovu brodu nastalom dok je brod bio na vezu u

⁸¹ Narodne novine broj 72/2008, u nastavku PLNT.

⁸² VSRH Rev 2333/2010, 14. svibnja 2013.

⁸³ O odluci suda o protutužbenom zahtjevu radi naknade za čuvanje plovila na suhom vezu nakon što je izvađeno iz mora, a koji je u postupku postavila marina kao protutužitelj protiv vlasnika plovila, te o problemu mijenjanja mjesta i načina čuvanja opširnije *infra*.

lučici tuženika, sud je odbio tužbeni zahtjev za naknadu štete.⁸⁴ Tužitelj u tužbi tvrdi da je tuženik propustio pravovremeno uočiti požar koji je nastao na tužiteljevu brodu i nije poduzeo odgovarajuće mjere radi gašenja požara, tj. da nije na valjan način vršio svoju dužnost čuvanja lučice, odnosno imovine tužitelja. Nadalje, tužitelj smatra da bi u slučaju pravovremena uočavanja požara i poduzimanja odgovarajućih mjera požar bio ugašen te da bi na brodu nastala samo neznatna šteta. Sud je utvrdio da su stranke bile u ugovornom odnosu koji je sadržavao i elemente ugovora o ostavi uz naknadu. Međutim, sud je zaključio da nisu ispunjene pretpostavke za nastanak tuženikove odštetne odgovornosti. Tuženik u sporu nije dokazao da je zbog propusta tuženika u konkretnom slučaju došlo do uništenja tužiteljeva broda. Od tuženikova čuvara nije se moglo očekivati da bude neprekidno uz tužiteljev brod, a da je i primijetio izbijanje požara na tužiteljevu brodu, zbog brzine širenja požara, materijala od kojeg je sačinjen brod i ugrađena gorivog materijala u njemu te vjetrova ne bi uspio ugasiti požar. Stoga je sud zaključio da to što tuženikov radnik (čuvar) nije pravovremeno uočio požar na tužiteljevu brodu nije u adekvatnoj uzročnoj vezi s uništenjem tužiteljeva broda u požaru. Sud smatra da u tuženikovu postupanju nije bilo propusta koji bi bili u uzročno-posljedičnoj vezi s nastalom štetom, pa je odbio tužbeni zahtjev. Sud je istaknuo da se prema odredbi 154., st. 1. ZOO-a krivnja štetnika za nastanak štete pretpostavlja, ali u ovom je slučaju utvrđeno da na strani tuženika nije bilo krivnje za nastanak tužiteljeve štete jer bi do nje došlo i u slučaju da je tuženikov radnik (čuvar) ranije uočio požar na tužiteljevu brodu.

Kao što je razvidno iz prikazanih sudskih odluka, u slučaju spora predmet sudskog tumačenja može biti što u konkretnom slučaju čuvanje plovila znači, koje su aktivne radnje luke nautičkog turizma uključene u izvršavanje obveze čuvanja, koji je standard pažnje potreban i sl. Odgovor na to pitanje daju pravila struke i priroda posla čuvanja plovila na vezu te, kao što je istaknuto, ponajprije ugovorne odredbe stranaka o tom pitanju. Znači, ako takvih odredbi nema u ugovoru, onda se ocjenjuje što iz prirode i svrhe konkretnog posla proizlazi. Treba imati na umu da izuzetno strog zahtjev ZOO-a iz ugovora o ostavi o poduzimanju svih radnji potrebnih da se čuvana stvar vrati u stanju u kojem je primljena, treba vrlo pažljivo i oprezno tumačiti ako se na ugovor o vezu s elementima čuvanja primjenjuju odredbe ZOO-a o ostavi.

8.3. Čuvanje - značaj i domašaj

Treba odgovoriti na pitanje u kojoj je mjeri moguće luci nautičkog turizma kao čuvaru plovila ispuniti imperativ karakterističan za ugovor o ostavi, a to je da se predmet ostave vrati u stanju u kojem je primljen. Ugovor o vezu s elementima čuvanja ima niz specifičnosti, a iz njih proizlaze i različitosti ovog ugovora u odnosu na ugovor o ostavi. Te specifičnosti se bitno odražavaju na ispunjavanje obveze čuvanja plovila u luci nautičkog turizma te značaj i domašaj obveze čuvanja u odnosu na čuvanje iz ugovora o ostavi. Istaknut ćemo najvažnije.

- a) Ugovaranje čuvanja plovila na vezu ne isključuje pravo korisnika veza da iskorištava plovilo za vrijeme trajanja ugovora o vezu i čuvanju.

Korisnik veza za vrijeme trajanja ugovora o vezu s elementima čuvanja može dolaziti na plovilo, boraviti na plovilu, njime poduzimati plovidbeni pothvat te vraćati plovilo na vez i ponovno ga predavati na čuvanje luci nautičkog turizma. Takva praksa bitno odstupa od prakse iz ugovora o ostavi i razlikuje se od nje jer nije riječ o klasičnom deponiranju stvari tako da se ona, kao kod tipičnog ugovora o ostavi, predaje ostavoprimcu i time ostavlja na čuvanje

⁸⁴ VSRH, Rev-20/2008. od 2. 7. 2008.

te preuzima u ugovoreno vrijeme ili na zahtjev ostavodavca, a čime završava primjena ugovora. Uz to, ostavodavac iz ugovora o ostavi za vrijeme trajanja ugovora u pravilu ne iskorištava stvar niti joj fizički pristupa, drugim riječima, predaje predmet ostave ostavoprimcu u neposredan posjed i s njim nema doticaj do trenutka preuzimanja predmeta ostave, a stvar je najčešće u zaštićenu prostor ili pod ključem ostavoprimca. Ako bi se ugovoru o vezu s elementima čuvanja oduzelo pravo korisnika veza da iskorištava plovilo za vrijeme trajanja ugovora, takav ugovor o čuvanju polovila izgubio bi elemente specifične za nautički turizam čija je osnovna funkcija plovidba i razonoda. Jedna je od specifičnosti ugovora o vezu s elementima čuvanja da marina nije čitavo vrijeme trajanja ugovora o vezu u neposrednom posjedu plovila kao objekta čuvanja, a za vrijeme korištenja plovila može doći do promjena na plovilu kao objektu čuvanja. Naime, zbog iskorištavanja plovila može doći do kvara na uređajima (električnim, hidrauličkim, mehaničkim i dr.), popuštanja čvrstoće opreme za prirez na plovilu, oštećenja oplata trupa plovila, primjerice, ogrebotina i sl. Te posebnosti imaju za posljedicu da za vrijeme dok je korisnik veza na plovilu, luka nautičkog turizma nije odgovorna za čuvanje plovila. Takva praksa obrazlaže se činjenicom da je vlasnik plovila tada u neposrednom posjedu svog plovila, on ga iskorištava i dužan je preuzeti punu skrb o njegovoj sigurnosti i čuvanju. Primjerice, u sporu koji je riješen nagodbom, pojavilo se pitanje odgovornosti za štetu na plovilu do koje je došlo tijekom kuhanja na plovilu kad je plamen zahvatio zavjesu. Stranke su sporazumno riješile spor i zaključile da u tom slučaju nema odgovornosti marine za čuvanje plovila na vezu jer je na plovilu bio vlasnik plovila te je on odgovoran za njegovo čuvanje i sigurnost. Znači, imanentno je ugovoru o vezu s elementima čuvanja da se ispunjava bitno drugačije nego ugovor o ostavi. To je posljedica svrhe koja se ugovorom želi postići, a ona se razlikuje od svrhe čuvanja stvari kod ugovora o ostavi.

- b) Marina ne može imati isključivu kontrolu nad plovilima na vezu jer u luku slobodno mogu ulaziti zainteresirani posjetitelji, korisnici drugih plovila, korisnici ugostiteljskih i drugih uslužnih djelatnosti marine i sl.

Marine su na pomorskom dobru, a u svim lukama nautičkog turizma otvoren je pristup. Dakle, marine ne provjeravaju identitet osoba koje ulaze u njihov prostor. Stoga marina ne može imati apsolutnu i isključivu kontrolu nad plovilom na vezu koje čuva. Marine ne nude čuvanje plovila u garažiranom prostoru koji je pod ključem. Iako je moguće da se vez nalazi na gatu pod ključem, i u tim okolnostima ostaje prostor za pristup plovilima morskim putem, pa i ta činjenica pokazuje da marine ne mogu apsolutno onemogućiti pristup plovilima i osobama koje nisu njihovi vlasnici ili korisnici. Zbog toga je bitno ograničena i onemogućena kontrola ulaska na plovila osoba koje nisu vlasnici ili korisnici plovila. Čuvanje u klasičnom smislu značenja te riječi trebalo bi uključivati zabranu ulaska na plovilo osoba koje nisu vlasnici plovila ili nemaju punomoć vlasnika u pisanom obliku. Takve stroge kondicije nastoje se u praksi ispunjavati tako što luke nautičkog turizma koje nude čuvanje, općim uvjetima ugovora propisuju obvezu korisnika veza da prijavi svaki dolazak i odlazak s plovila te da na recepciji preda ključeve plovila i plovidbenu dozvolu, a od trećih osoba koje traže pristup na plovilo marina će zahtijevati odgovarajuću punomoć ili sličan pravni temelj.⁸⁵

- c) Specifičnosti plovila kao predmeta ostave

Zbog prirode predmeta ostave treba uzeti u obzir da luka nautičkog turizma ne može spriječiti promjene na plovilu ako se uzme u obzir zamor materijala i činjenica da su uređaji i

⁸⁵ O posljedicama propuštanja korisnika veza da vrati ključeve i dokumentaciju plovila nakon završene plovidbe te vraćanja plovila na vez i čuvanje u luku nautičkog turizma opširnije *infra*. Predaja plovila na čuvanje.

oprema (elektronika, mehanika, hidraulika) izloženi stalnoj vlazi, soli, koroziji i uvjetima koji vladaju na moru. Primjerice, činjenica da je motor radio pri predaji plovila na čuvanje nakon završetka nautičke sezone, ne znači da će raditi i na početku nove sezone jer su se u međuvremenu mogle dogoditi promjene zbog vlage, soli, smrzavanja i sl. na koje marina u pravilu ne može utjecati. Stoga treba precizno utvrditi opseg i doseg svih obveza koje čine sadržaj obveze čuvanja u konkretnom ugovoru. Primjerice, ako je prema sporazumu stranaka čuvanje trebalo uključiti i konzervaciju motora te njegove posebne uvjete čuvanja, onda je vjerojatno kao posebna svrha ugovora određeno da motor ostane u ispravnom stanju, tj. očuvan i zaštićen. Zbog svega toga treba respektirati promjene nastale zbog redovita trošenja i posebnih uvjeta boravka i čuvanja plovila na vezu od onih koje su nastale kao posljedica neispunjavanja obveza marine iz ugovora o vezu s elementima čuvanja.

d) Obveze su vlasnika održavanje u ispravnom stanju plovila i opreme te njihovo čuvanje za vrijeme trajanja ugovora o vezu

Sadržaj obveze i svrha ugovora o ostavi čuvanje je stvari te je ostavoprimac obavezan poduzeti sve radnje potrebne da se čuvana stvar vrati ostavodavcu u stanju u kojem je primljena.⁸⁶ Kad je u pitanju čuvanje plovila na vezu, već konceptijski i suštinski ta obveza nije u potpunosti analogna zato što je, prema ugovoru o vezu, za vrijeme trajanja ugovora zadaća vlasnika čuvanje plovila na vezu, njegovo održavanje u ispravnu stanju, skrb o stanju konopa i bokobrana, o ispravnosti opreme i sl. U slučaju propusta dužne pažnje, luka nautičkog turizma ovlaštena je na trošak korisnika veza obaviti mjere i radnje u okviru svojih ovlaštenja u svrhu očuvanja imovine i sprečavanja nastanka štete i u tom slučaju nastupa u ime i za račun korisnika veza.

Zbog opisanih su razloga značenje i domašaj obveze čuvanja plovila na vezu komplicirani pa su u određenim segmentima neusporedivi s klasičnim čuvanjem deponirane stvari prema ugovoru o ostavi.

8.4. Predaja stvari/plovila na čuvanje

Ugovori o vezu s elementima čuvanja neizostavno sadrže odredbe o predaji plovila na čuvanje. O predaji plovila govori se obično u općim odredbama ugovora na mjestu na kojem se govori o sklapanju ugovora i zasnivanju obveza ili pak u dijelu ugovora u kojem se stipuliraju obveze stranaka. Za razliku od toga, u zakonskim odredbama koje uređuju ugovor o ostavi, ne govori se o obvezi ostavodavca da preda predmet ostave na čuvanje. Domaći autori smatraju da obveze ostavodavca na predaju stvari po naravi stvari ne treba ni biti.⁸⁷ Neki autori objašnjavaju to navodom da je za pojam ostave bitno istaknuti obvezu ostavoprimca da primi i čuva stvar ostavodavca, a ne predaju same stvari jer ona nema značenje za nastanak ugovora.⁸⁸ Nije se teško složiti s tvrdnjom da predaja stvari kod ostave kao konsenzualnog ugovora nije akt sklapanja, ali ostaje nejasno kako će se stvar naći kod ostavoprimca ako nema ostavodavčeve obveze da ju preda ostavoprimcu. Zbog toga neki autori smatraju da ako je ostava nastala već samim sporazumom strana, a to je bit njegove konsenzualne naravi, predaja stvari ostavoprimcu može uslijediti jedino kao ispunjenje ostavodavčeve obveze na predaju stvari

⁸⁶ Gorenc i dr. *Obvezno pravo...*, op. cit., str. 367.

⁸⁷ Klarić; Vedriš, op. cit., str. 544.

⁸⁸ Perović, S. *Komentar Zakona o obligacionim odnosima*. Knjiga druga. Redakcija Perović, S.; Stojanović, D. 1980. Beograd. str. 495. Citirano prema Klarić; Vedriš. *Građansko pravo*, op. cit., str. 544.

(osim ako se stvar već ne nalazi kod ostavoprimca po nekoj drugoj osnovi). Upravo je zato za konsenzualni karakter ostave bitno apostrofirati obvezu ostavodavca na predaju stvari, a ne samo obvezu ostavoprimca da ju čuva. Uostalom, to neminovno proizlazi iz činjenice da je stvar koju treba čuvati bitan sastojak ostave, što se smatra nespornim.⁸⁹ O samom primanju stvari na čuvanje, osim u definiciji ugovora o ostavi (čl. 752. st., 1. ZOO-a), nema posebnih odredaba. S obzirom na konsenzualne značajke ovog ugovora, prva je obveza ostavoprimca preuzeti stvar. Ispunjenje obveze prethodni je akt u cilju ostvarenja čuvanja stvari zbog koje je ugovor o ostavi sklopljen.⁹⁰

U autonomnim izvorima prava koji uređuju ugovor o vezu s elementima čuvanja obveza *predaja* plovila smatra se toliko važnom da se njezino neispunjenje smatra nemarnošću vlasnika, odnosno korisnika plovila te dovodi do izostanka ugovorne odgovornosti marine. Činjenično je pitanje što se smatra *predajom* plovila na čuvanje. Međutim, u ugovorima o vezu s elementima čuvanja i to pitanje stranke precizno ugovaraju. Prema analiziranim općim uvjetima ugovora, plovilo se smatra predanim na čuvanje kad je dovedeno na vez i kad su predani dokumenti plovila (plovidbena dozvola, odnosno odgovarajuća isprava koja omogućuje isplovljenje), ključevi plovila i liste inventara. Treba imati u vidu da sličnosti ovog modela ugovora o vezu, znači modela koji sadrži eksplicitne sadržaje čuvanja prema modelu ugovora o vezu kojim se ugovara najam mjesta za vez i nadziranje plovila na vezu, a prema kojem se također ugovara predaja ključeva plovila i plovidbene dozvole u praksi, ne smiju dovesti do njihova poistovjećivanja. Naime, ta sličnost ne znači njihovu kongruentnost, to su različiti modeli ugovora, a funkcija predaje ključeva kod jednog je u funkciji predaje plovila na čuvanje, a kod drugog predaje plovila pod nadzor. Ostali elementi ugovora upućuju na njihovu različitost i bitno različit sadržaj ispunjavanja obveze nadziranja plovila na vezu od obveze čuvanja plovila na vezu.

O posljedicama neispunjenja *predaje* plovila kao ugovorne obveze korisnika veza VSRH decidirano se očitovao.⁹¹ U sporu u kojem je korisnik veza potraživao naknadu štete od marine zbog toga što je njegova jahta na vezu (nestala) ukradena, sud je odbio tužbeni zahtjev i odlučio da nema osnove za odgovornost marine. Sud je u odluci jasno obrazložio i protumačio kakvo značenje na ugovorni odnos stranaka ima tužiteljevo propuštanje ispunjenja obveze predaje plovila na čuvanje. Istaknuo je da je obveza vlasnika plovila iz ugovora o vezu s elementima ostave predati brod na čuvanje, a brod se smatra predanim predajom navigacijske dozvole i ključeva broda koji ostaju na recepciji za vrijeme čuvanja. Tužitelj nije predao navigacijsku dozvolu na recepciji kad je posljednji put odlazio iz marine i ostavljao brod, a uz to, jedan primjerak ključeva ostavio je na brodu. Prema shvaćanju suda iz takva činjeničnog stanja proizlazi pravna ocjena da tom prilikom brod tužitelja nije ni bio predan na čuvanje u marini, stoga nema obveze tuženika na naknadu štete tužitelju. Sud je zaključio da je tuženik obavezan naknaditi štetu tužitelju za vrijeme čuvanja broda, ali tek kad vlasnik preda brod na čuvanje, s tim da se brod smatra predanim na čuvanje predajom navigacijske dozvole i ključeva broda što u konkretnom slučaju nije ostvareno.

Razlike između ugovora o vezu s elementima čuvanja i ugovora o ostavi dolaze do izražaja i u pogledu predaje plovila na čuvanje. Prisutno je nekoliko posebnosti. Najvažnija je da predaja plovila na čuvanje kod ugovora o vezu s elementima čuvanja nije fiksirana samo na trenutak ispunjenja jednokratne ugovorne obveze kao što je to slučaj kod klasičnog ugovora o

⁸⁹ Tako i Klarić; Vedriš, op. cit., str. 544.

⁹⁰ Gorenc i dr. *Komentar Zakona o obveznim odnosima...*, op. cit.

⁹¹ VSRH, Rev-244/2013 od 17. 4. 2013.

ostavi. Korisnik veza za vrijeme trajanja ugovora o vezu s elementima čuvanja može dolaziti na plovilo, na njemu boraviti, njime ploviti i vraćati ga ponovno na vez i čuvanje. U praksi, kad je ugovoreno čuvanje, marina i korisnik veza ugovaraju obvezu korisnika veza da obavijesti marinu o svom dolasku i odlasku s plovila. Međutim, kod svakog takva dolaska i odlaska s plovila za vrijeme trajanja ugovora izostaje element primopredaje i zapisničkog konstatiranja stanja plovila i opreme. Naime, u praksi je teško provedivo i potpuno nepraktično i neekonomično da stranke ugovora o vezu s elementima čuvanja svaki put kad vlasnik dođe s plovilom u marinu, odnosno kad napušta plovilo i ostavlja ga na čuvanje, vrše primopredaju plovila na čuvanje u punom značenju i doseg te ugovorne obveze misleći pritom na sastavljanje inventarnih listi, pregled te zapisničko utvrđivanje i opisivanje stanja plovila i opreme.

U pogledu vraćanja plovila, a ta je obveza podudarna kod ugovora o ostavi (čl. 731. ZOO-a), treba istaknuti da su marina, odnosno ostavoprimac iz ugovora o ostavi dužni vratiti plovilo (stvar) u stanju u kojem je primljeno uzimajući u obzir redovitu amortizaciju, odnosno gubitak vrijednosti po prirodi stvari. Dakle, trebalo bi u slučaju neslaganja stranaka o činjenici postoji li i u kojoj mjeri pogoršanje stanja plovila, utvrditi i respektirati elemente redovitog trošenja plovila kao predmeta čuvanja te posebne okolnosti koje se tiču uvjeta čuvanja plovila u moru koje je izloženo eroziji, koroziji vlazi, soli i sl.

8.5. Mjesto i način čuvanja plovila s posebnim osvrtom na pravo luke nautičkog turizma da mijenja mjesto i način čuvanja

Ugovorima o vezu s elementima čuvanja plovila ugovara se mjesto čuvanja plovila tako da se u ugovoru odredi da je to, primjerice, vez na suhom ili vez u moru te se ugovori broj veza, gata/pontona i slično na kojem će plovilo biti privezano. Također, stranke u pravilu u ugovoru o vezu s elementima čuvanja plovila opisuju i način čuvanja pa se, primjerice, navodi da se marina obvezuje vršiti nadzor nad konopima koje daje vlasnik za privez plovila za gat/ponton i to 24 sata, izbacivati vodu iz plovila, provjetravati unutrašnjost plovila, pokrivati plovilo pokrivačem (ceradom) i sl. Specifičnost je ugovora o vezu u tome što iako je mjesto za vez designirano, unajmitelju veza ne omogućuje se ekskluzivno pravo na uporabu konkretnog veza. Općim uvjetima poslovanja predviđa se da je marina ovlaštena svako plovilo prema potrebama marine premještati i na druge odgovarajuće vezove.

Sudska praksa potvrdila je stajalište da sklapanjem ugovora o uporabi veza korisnik veza ne stječe pravo na uporabu određenog veza, nego pravo da mu marina (tužitelj) osigura vez za vrijeme dok se nalazi u luci nautičkog turizma (kod tužitelja).⁹²

Za premještanje plovila marini nije potrebno odobrenje korisnika veza, ali se općim uvjetima u pravilu predviđa posebna obveza marine da korisnika veza obavijesti o obavljenom premještanju. Razlog za premještanje plovila može biti komercijalne prirode, međutim, do premještanja plovila u praksi može doći radi izvršavanja javnih ovlasti luke nautičkog turizma kao koncesionara koji je dužan brinuti se o sigurnosti u luci, a u obzir može doći i postupanje marine kao spašavatelja.⁹³ To se može reflektirati na pitanje odgovornosti za štetu nastalu na plovilu tijekom njegova premještanja, ali i za eventualnu štetu glede, primjerice, činjenice da vez na koji je plovilo premješteno u tehničkom i nautičkom smislu nije bio odgovarajući za

⁹² VTS, Pž-8130/03 od 22. 11. 2016.

⁹³ Riječ će biti o spašavanju ako luka nautičkog turizma u konkretnom slučaju poduzima posebne aktivnosti koje iziskuju iznimne vještine i napore, a koje nadilaze uobičajene i redovite aktivnosti luke nautičkog turizma u obavljanju njezine profesionalne dužnosti i djelatnosti iz ugovora o vezu te koje su usmjerene na pomoć plovilu i imovini u opasnosti.

određeno plovilo. Propisivanjem takvih uvjeta poslovanja luci nautičkog turizma omogućeno je da upravlja svojim smještajnim kapacitetima za vez potpuno suvereno.⁹⁴

U slučaju spora iz ugovora o vezu i čuvanju plovila relevantne su ugovorne odredbe stranaka koje se odnose na mjesto i način čuvanja, ponajprije je važno utvrditi sadrže li ugovor i/ili opći uvjeti ugovora odredbe prema kojima je luka nautičkog turizma ovlaštena premještati plovilo bez odobrenja korisnika veza. Treba skrenuti pažnju na to da ako je mjesto za vez designirano te način čuvanja također ugovorom propisan, a ugovor ne sadrži permissivnu odredbu za premještanje plovila na vezu bez traženja pristanka korisnika veza, na ugovor se mogu primijeniti odredbe ZOO-a o ostavi koje su stroge u pitanju odgovornosti za štetu ako ostavoprimalac mijenja mjesto i način čuvanja stvari.

Iz toga proizlazi da ako o pitanju mjesta i načina čuvanja postoje ugovorna utanačenja kojima se ugovaraju mjesto i način čuvanja te opisuje u kojim je slučajevima ostavoprimalac ovlašten premjestiti stvar, slijedeći načelo *pacta sunt servanda*, ostavoprimalac *ne može* promijeniti ugovoreno mjesto ni način čuvanja niti pak može premjestiti stvar, osim u ugovorom utvrđenim slučajevima. Dakle, u odnosu na mjesto čuvanja, njegovo mijenjanje i premještanje, ostavoprimalac ne smije postupiti drugačije od ugovorenog. Međutim, u pogledu ugovorenog mjesta i načina čuvanja stvari, zakon pravi iznimku od načela *pacta sunt servanda*. Ako su ugovoreni mjesto i način čuvanja te, eventualno, u ugovoru definirani razlozi zbog kojih ostavoprimalac može premještati stvar s ugovorenog mjesta na drugo mjesto, ostavoprimalac ih može promijeniti *samo* ako to zahtijevaju promijenjene okolnosti.⁹⁵ Mijenja li ostavoprimalac ugovoreno mjesto i način čuvanja, a da se okolnosti čuvanja nisu promijenile, odgovara i za slučajnu propast ili slučajno oštećenje stvari.⁹⁶ Znači, odgovara po objektivnom kriteriju (uzročnosti). Takav zaključak proizlazi iz zakonskih odredbi koje govore o čuvanju stvari, a kojima se uređuju obveze ostavoprimalca (čl. 727.-731. ZOO-a). Za ovu povredu ugovorne obveze odgovara se po općim pravilima o ispunjenju obveze i popravljaju štete nastale povredom ugovora (čl. 342. ZOO-a).⁹⁷ Činjenično je pitanje u svakom konkretnom slučaju je li došlo do promijenjenih okolnosti i kad promijenjene okolnosti zahtijevaju promjenu mjesta i načina čuvanja stvari. Primjena odredbe čl. 727., st. 2. ZOO-a nije povezana s pitanjem krivnje i odgovornosti za nastanak promijenjenih okolnosti. Može biti riječ o krivnji ostavoprimalca, treće osobe ili ostavodavca, višoj sili i slučaju, a to će pitanje biti odlučno za ugovornu odgovornost. Važno je naglasiti da zakon ublažava ovako strogu odgovornost i predviđa isključenje od odgovornosti ostavoprimalca. Kad ostavoprimalac suprotno ugovoru mijenja mjesto i način čuvanja, ne odgovara za slučajnu propast ili oštećenje stvari, ako bi do njih došlo, i da je postupao u skladu s ugovorom.⁹⁸ U tom slučaju vrijedi pravilo da štetu snosi vlasnik stvari, a kod ugovora o ostavi to je redovito ostavodavac.⁹⁹ Osim u opisanom slučaju, ZOO odstupa od načela odgovornosti ostavoprimalca prema kriteriju presumirane krivnje u još dvama slučajevima.¹⁰⁰ Ostavoprimalac odgovara prema načelima objektivne odgovornosti (po kriteriju uzročnosti) i kad bez pristanka ostavodavca ili bez nužde, suprotno ugovoru, rabi stvar ili kad stvar preda na čuvanje

⁹⁴ Rezultati terenskih istraživanja pokazuju da su u praksi najčešći razlozi za premještanje komercijalne prirode (marina slobodno raspolaže vezovima s obzirom na trenutnu potražnju tranzitnih i stalnih vezova), a premještanje se najčešće vrši tegljenjem. U pravilu, osoblje marine ne ukrcava se na plovilo i ne pali motore.

⁹⁵ Arg. iz čl. 727., st. 2. ZOO-a.

⁹⁶ Čl. 727., st. 2. ZOO-a.

⁹⁷ Tako Gorenc i dr. *Komentar zakona o obveznim odnosima...*, op.cit., str. 1122.

⁹⁸ Čl. 730. ZOO-a.

⁹⁹ Gorenc i dr. *Komentar zakona o obveznim odnosima...*, op.cit., str. 1125.

¹⁰⁰ O temelju odgovornosti marine kao ostavoprimalca opširnije *infra*.

drugoj osobi (podostava ili subdepozit).¹⁰¹ Međutim, i u ovim dvama slučajevima zakonom je isključena odgovornost ostavoprimca za slučajnu propast ili oštećenje do kojih bi došlo i da se postupalo u skladu s ugovorom.¹⁰²

U prethodno izloženoj presudi, VSRH¹⁰³ je odlučivao u sporu glede naknade štete iz ugovora o vezu i čuvanju plovila u kojem se, prema našoj ocjeni, kao središnje pitanje pojavilo upravo pitanje kakvo značenje i pravne reperkusije na ugovorni odnos ima mijenjanje mjesta i načina čuvanja plovila. Sud je zaključio da je plovilo na vezu potonulo jer marina nije čuvala plovilo tužitelja s pažnjom dobrog gospodarstvenika, a na što se obvezala odredbom ugovora sklopljenog u smislu odredbe čl. 714. ZOO-a zbog čega odgovara tužitelju za štetu. U ovom sporu korisnik veza potražuje naknadu štete od marine, a marina protutužbom potražuje naknadu za čuvanje plovila na suhom vezu nakon što je izvađeno iz mora. Naime, nekoliko dana nakon što je plovilo potonulo, vlasnik (tužitelj) izvađio ga je iz mora i smjestio na suhi vez kod tuženika. Tužitelju je dosuđena naknada štete u visini vrijednosti plovila s opremom i pogonskim motorima prije nezgode te naknada za troškove vađenja potonulog plovila, a nižestupanjski sudovi (Općinski sud u Zadru i Županijski sud u Zadru) odbili su protutužbeni zahtjev tuženika kao protutužitelja (marine), koji se odnosi na plaćanje naknade za čuvanje plovila na suhom vezu, s obrazloženjem da je potonućem tužiteljeva broda došlo do prestanka važenja ugovora o najmu veza i čuvanju plovila, a među strankama nije sklopljen (novi) ugovor o najmu suhog veza ili garaže. VSRH smatra da je ocjena nižestupanjskih sudova kako je ugovor o najmu veza i čuvanju plovila prestao potonućem broda pravilna, zbog čega nema osnova za potraživanje naknade od tužitelja za usluge ugovorene tim ugovorom. Međutim, VSRH smatra da se pravna ocjena nižestupanjskih sudova o neosnovanosti protutužbenog zahtjeva tuženika ne može prihvatiti kao pravilna, makar s osnove ležarine. Istaknuo je da je zbog pogrešnog pravnog pristupa nižestupanjskih sudova glede protutužbenog zahtjeva činjenično stanje u tom dijelu ostalo nepotpuno utvrđeno pa je u tom dijelu ukinuo obje nižestupanjske presude i predmet vratio prvostupanjskom sudu na ponovno odlučivanje. U nastavljenom postupku prvostupanjski sud treba ocijeniti značaj i narav pravnog odnosa smještaja plovila kod tuženika na suhi vez te potom ponovno odlučiti o protutužbenom zahtjevu.

Smatramo da u opisanom slučaju nema osnove za zaključak da je ugovor o vezu prestao zbog potonuća plovila na vezu. U ovom slučaju bilo je nužno promijeniti mjesto i način čuvanja plovila, a promjenu ugovorenog mjesta i načina čuvanja plovila zahtijevale su promijenjene okolnosti. Naime, plovilo je potonulo pa se njegovo čuvanje više nije moglo ispunjavati držanjem plovila na vezu u moru, već je jedini učinkovit način čuvanja bilo njegovo premještanje na suhi vez. Iz činjenica koje su nam dostupne, a do kojih dolazimo analizom revizijske odluke, vidljivo je da je marina nastavila čuvanje plovila na suhom vezu nakon što je vlasnik plovila izvađio potonulo plovilo. Tu činjenicu marina ne osporava, štoviše, u postupku protutužbom potražuje naknadu za čuvanje plovila na suhom vezu. Budući da nakon vađenja plovila iz mora novi ugovor o vezu i čuvanju plovila na suhom vezu nije sklopljen, a očito je da su stranke nastavile izvršavati ugovor o čuvanju plovila jer je tužitelj ostavio plovilo na suhom vezu u marini, a marina protutužbom potražuje naknadu za njegovo čuvanje, smatramo da nema osnove za zaključak da je ugovor o vezu i čuvanju plovila prestao. Znači, na temelju takva činjeničnog stanja trebalo bi smatrati da je ugovor o vezu i čuvanju plovila na snazi te da su mjesto i način njegova čuvanja promijenjeni zbog nesporno promijenjenih okolnosti koje

¹⁰¹ Čl. 728. i čl. 729. ZOO-a.

¹⁰² Čl. 730. ZOO-a.

¹⁰³ VSRH, Rev 2333/2010 od 14. svibnja 2013.

su zahtijevale promjenu mjesta i načina čuvanja. U prilog takvu zaključka govori i činjenica da nijedna stranka u postupku nije raskinula ugovor o najmu i čuvanju plovila, a zbog same činjenice potonuća plovila ne može se smatrati da je ugovor prestao.¹⁰⁴ Cilj prethodno obrazložene norme čl. 727., st. 2. ZOO-a, koja daje zakonsko ovlaštenje ostavoprincu da može premjestiti stvar, upravo je u tome da se promijene mjesto i način čuvanja prije nego što nastupe oštećenje ili propast predmeta ostave zbog promijenjenih okolnosti. U konkretnom slučaju, marina je trebala reagirati premještanjem plovila na vrijeme, dakle prije njegova potonuća. Očito je da to nije učinjeno, a marina je nakon obavješćivanja vlasnika plovila o potonuću plovila na vezu s njim ostala u ugovornom odnosu. Iz držanja stranaka proizlazi kako je bila njihova volja da se njihov ugovorni odnos čuvanja plovila nastavi ispunjavati i nakon vađenja plovila i njegova premještanja na suhi vez.

9. Zaključak

U okviru kompleksne materije ugovora o vezu kao jednom od iznimno važnih pitanja, u praksi se pojavljuje pitanje postoji li i u kojim slučajevima odgovornost luke nautičkog turizma korisniku veza za čuvanje plovila na vezu. Odgovor na to pitanje zadire prvenstveno u raspravu o sadržaju konkretnog ugovora o vezu te analizu autonomnih izvora prava koji se na taj ugovor primjenjuju, ali i u njegovu pravnu prirodu. U pogledu pravnih izvora koji uređuju ovaj pravni posao, važno je istaknuti da ugovori o pružanju usluga luka nautičkog turizma, poglavito ugovori o iznajmljivanju vezova, a zatim i oni o nadzoru i čuvanju plovnih objekata te njihovu uređenju, pripremanju, održavanju, servisiranju i sl., nisu pravno regulirani posebnim zakonskim odredbama. Riječ je o atipičnim inominatnim ugovorima. Zbog toga je složen i zakonodavni okvir koji se primjenjuje na ove ugovore.

U svim slučajevima u kojima se postavlja pitanje ugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu, treba imati na umu da je ustupanje mjesta za vez bitan sadržaj ovog ugovora, odnosno njegova osnovna *differentia specifica*. Ocjene i zaključak o tome koje su, eventualno, druge obveze luke nautičkog turizma u pogledu plovila na vezu, primjerice, nadziranje stanja plovila, čuvanje, održavanje i sl. trebaju se iznimno pažljivo donositi, i to tumačenjem i promatranjem isključivo konteksta konkretnog ugovora o vezu i općih uvjeta ugovora luke nautičkog turizma koja je stranka u tom ugovoru o vezu. Drugim riječima, odgovornost za čuvanje plovila na vezu nikako se ne može presumirati kao sadržaj svakog ugovora o vezu niti se svaki ugovor o vezu može tumačiti kao da je čuvanje plovila na vezu njegov sastojak. Drugačija praksa može biti pogrešna i štetna ako kvalifikacija pravne prirode konkretnog ugovora o vezu kao ugovora o ostavi ne proizlazi iz njegova precizno i točno utvrđenog sadržaja, kao i iz točno utvrđene prave volje ugovornih stranaka.

S tumačenjem svakog pojedinog ugovora o vezu izravno je povezano i pravilno tumačenje autonomnih izvora prava, u ovom slučaju općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma. Njihovo tumačenje pokazuje da je u poslovnoj praksi hrvatskih marina čuvanje plovila na vezu rijetko, tj. uređuje se općim uvjetima ugovora nekoliko manjih marina dok većina marina isključuje obvezu čuvanja plovila na vezu. Nešto češće se takva obveza ugovara u suhim marinama i odlagalištima plovnih objekata.

¹⁰⁴ U okviru istraživanja na projektu DELICROMAR *supra* bilješka 1., autori ovog rada proučavaju i pravne učinke potonuća plovila na vezu na ugovorne odnose stranaka. Rezultati istraživanja bit će objavljeni u posebnom radu koji je u izradi.

Rezultati analize pokazuju da su opći uvjeti poslovanja luka nautičkog turizma neujednačeni i nestandardizirani, a središnji problem ove materije njihova je nepreciznost i nedorečenost. Posljedica ovog ozbiljnog nedostatka postojećeg autonomnog prava neujednačena je sudska praksa, što sve zajedno dovodi do pravne nesigurnosti.

Analogija ugovora o vezu s elementima čuvanja prema ugovoru o ostavi moguća je u vrlo ograničenu segmentu. Ugovor o vezu s elementima čuvanja često se na razini pojedinačnih rješenja razlikuje od ugovornog uređenja ugovora o ostavi iz ZOO-a. Položaj luke nautičkog turizma i korisnika veza kao stranaka iz ugovora o vezu s elementima čuvanja ne može se u potpunosti poistovjetiti s položajem ostavoprimca i ostavodavca iz ugovora o ostavi. Odnos objiju ugovornih strana iz ugovora o vezu s elementima čuvanja prema plovilu kao objektu čuvanja te njihove obveze u odnosu na plovilo kao objekt čuvanja imaju toliko specifičnosti da se mogu pronaći samo vrlo ograničene sličnosti s obvezama ostavodavca i ostavoprimca u odnosu na objekt ugovora o ostavi. Prvenstveno je riječ o puno aktivnijoj ulozi korisnika veza u odnosu na ostavodavca iz ugovora o ostavi u pogledu obveza prema plovilu kao objektu čuvanja. Različitost dvaju ugovora može se najbolje shvatiti u onim segmentima ugovornog odnosa koji se tiču: a) preuzimanja plovila na čuvanje, b) posebnosti (svojstva) plovila kao predmeta čuvanja, c) načina, sadržaja, dosega i značenja čuvanja koji su uvjetovani specifičnostima i svrhom posla čuvanja plovila na vezu, d) obveza stranaka u odnosu na plovilo na vezu.

Stoga, ako na ugovor o vezu s elementima čuvanja plovila na vezu dođu do primjene odredbe ZOO-a o ostavi, njihovo tumačenje i primjenu treba prilagoditi svrsi, cilju i posebnostima ugovora o vezu s elementima čuvanja plovila na vezu.

Poželjno je da stranke, što u praksi redovito i čine, svoje obveze i ugovornu odgovornost iz ugovora o vezu s elementima čuvanja prilagode specifičnostima ugovora o vezu s elementima čuvanja, i to onim elementima koji proizlaze iz posebnosti pomorskih rizika kojima je plovilo na vezu izloženo, svojstvima plovila kao objekta čuvanja te svrsi ugovora o vezu s elementima čuvanja.

Specifičnosti koje se ugovaraju:

- a) Određuje se vez za plovilo brojem i lokacijom veza, a luka nautičkog turizma ovlaštena je prema potrebama plovilo premještati na druge odgovarajuće vezove za što nije potrebno odobrenje korisnika veza.
- b) Korisnik veza obvezuje se za vrijeme boravka u luci nautičkog turizma čuvati i održavati plovilo i opremu plovila postupajući s primjerenom pažnjom. Nadalje, dužan je opremiti plovilo kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima za sve vrijeme boravka plovila u luci nautičkog turizma.
- c) Za vrijeme trajanja ugovora o vezu vlasnik može dolaziti na plovilo te njime ploviti i vraćati se na vez, a dužan je luci nautičkog turizma najaviti svako isplavljanje iz luke nautičkog turizma te predati isprave plovila i ključeve svaki put kad plovilo ostavlja u luci nautičkog turizma.

Sve istaknute karakteristike ugovora o vezu jasno pokazuju da se njihovo ugovorno uređenje u velikoj mjeri razlikuje od ugovornog uređenja ugovora o ostavi propisanog ZOO-om, i to ne samo na razini pojedinačnih rješenja već i u koncepciji na kojoj njihovo uređenje počiva. Tu činjenicu poslovna praksa i sudovi trebaju respektirati kad odlučuju o ugovornoj odgovornosti.

Problem u praksi neprecizni su i nedovoljno razrađeni opći uvjeti ugovora pa smatramo potrebnim i korisnim da luke nautičkog turizma svoje opće uvjete ugovora uredi na prikladniji način. Taj imperativ nužan je s aspekta osiguranja urednog funkcioniranja pravnog pro-

meta u nautičkom turizmu. Potrebno je u poslovnoj praksi uskladiti prava, ekonomske interese i poslovanje luka nautičkog turizma s ekonomskim interesima i pravima korisnika usluga veze u slučaju gubitka ili oštećenja plovila na vezu.

Smatramo da bi unapređivanje pravnog okvira za ugovore o vezu, pa tako i ugovore o vezu s elementima čuvanja, 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 postizanje je pravne sigurnosti i predvidivosti sudske i poslovne prakse, pojednostavljenje i ubrzavanje pravnog prometa, povećanje učinkovitosti ugovaranja, standardizacija rizika u svim istovrsnim poslovima. Time će se lukama nautičkog turizma omogućiti učinkovitiji nadzor nad sustavom vlastitog poslovanja koje zbog porasta nautičkog turizma podrazumijeva i veću frekventnost sklapanja velikog broja istovrsnih ugovora s različitim kontrahtentima. Ekspanzija nautičkog turizma zahtijeva složenu organizaciju, dobro pravno strukturirane i razrađene opće uvjete poslovanja te rutinirane postupke pri njihovom sklapanju i ispunjavanju s ciljem ostvarivanja jednoobraznosti u istovrsnim poslovima.

Bibliografija:

Knjige

1. Gorenc, V.; Belanić, L.; Momčinović, H.; Perkušić, A.; Pešutić, A.; Slakoper, Z.; Vukelić, M.; Vukmir, B. 2014. *Komentar zakona o obveznim odnosima*. Narodne novine. Zagreb,
2. Gorenc, V.; Kačer, H.; Momčinović, H.; Slakoper, Z.; Vukmir, B.; Belanić, L. 2012. *Obvezno pravo. Posebni dio I. Pojedini ugovori*. Novi informator. Zagreb.
3. Crnić, I. 2010. *Zakon o obveznim odnosima – napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*. Četvrto, bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje. Organizator. Zagreb.
4. Klarić, P.; Vedriš, M. 2014. *Građansko pravo*. Narodne novine. Zagreb.
5. Perović, S. 2014. *Komentar Zakona o obligacionim odnosima*. Knjiga druga. Redakcija Perović, S.; Stojanović, D. 1980. Beograd. Citirano prema Klarić; Vedriš. *Građansko pravo*. Narodne novine. Zagreb. str. 544.

Članci

1. Padovan, A. V. 2013. Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje. *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*. god. 52. br. 167. str. 1-35.
2. Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N. 2017. Berthing contract obligations according to the business practice of Croatian marinas. *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*. April 20th – 21th. Solin. str. 104-111.
3. Perkušić, A. 1998. Ugovor o najmu stana, povijesni pregled, de lege lata, de lege ferenda. *Hrvatsko sudstvo*. vol. 2. br. 8. str. 7-19.

Propisi

1. Zakon o obveznim odnosima. Narodne novine broj 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15.
2. Pomorski zakonik. Narodne novine broj 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 26/15.
3. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. Narodne novine broj 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011 i 56/2016.
4. Zakon o zaštiti potrošača. Narodne novine broj 41/14 i 110/15.
5. Zakona o pružanju usluga u turizmu. Narodne novine broj 68/07 i 88/10.
6. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma. Narodne novine broj 72/2008.

Autonomno pravo

1. Opći uvjeti poslovanja Marine *Punat*.
2. Opći uvjeti poslovanja Marine *Servisni centar Trogir*.
3. Opći uvjeti poslovanja Marine *Kaštela*.
4. Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u luci nautičkog turizma *Lav*.
5. Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u Marini *Zadar color*.
6. Opći uvjeti poslovanja Marine *Baotić* (Nautički centar *Trogir*).
7. Opći uvjeti za korištenje veza u *Adriatic Croatia International Clubu* d. d. Opatija.
8. Ugovor o korištenju veza Marine *Dalmacija*.
9. Ugovor o korištenju veza Marine *Borik*.
10. Ugovor o korištenju veza Marine *Mandalina*.
11. Opći uvjeti korištenja veza za smještaj plovila u Marini *Agana*.
12. Ugovor o korištenju veza u Laguni *Poreč*.
13. Ugovor o korištenju veza u Marini *Solaris*.
14. Ugovor o vezu s *Tehnomontom* d. d. Pula.
15. Ugovor o korištenju suhog veza s *Nauta Lamjanom*.
16. Ugovor o korištenju veza na suhom s *Marservisom*.
17. Ugovor o korištenju suhog veza s Nautičkim centrom *Liburnija*.
18. Ugovor o čuvanju i održavanju plovila *Navitech yacht service*.

Sudska praksa

1. VSRH, Rev-756/11 od 30. listopada 2013.
2. VSRH, Rev-2454/95 od 6. svibnja 1999.

3. VSRH, Revt -30/02 od 6. ožujka 2002.
4. VS, Rev-1422/82 od 19. listopada 1982.
5. Rev 959/84 od 4. rujna 1984., citirano prema Crnić, I. 2010. *Zakon o obveznim odnosima – napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*. Četvrto, bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje. Organizator. Zagreb.
6. TS u Rijeci, P-2590/1994, od 28. veljače 2007.
7. VSRH Rev-2333/2010, od 14. svibnja 2013.
8. VSRH, Rev-20/2008. od 2. srpnja 2008.
9. VSRH, Rev-244/2013 od 17. travnja 2013.
10. VTS, Pž-8130/03 od 22. studenog 2016.

ARE THERE ANY ELEMENTS OF THE CONTRACT OF CUSTODY IN THE MARINA OPERATORS' CONTRACTS OF BERTH?

SUMMARY

*The contracts of marina operators' services, mainly the contracts of berth, but also those including the care, custody and control of pleasure craft, their maintenance and repair, are not regulated by any special legal provisions. These are atypical innominate contracts created through the marina operators' business practice. The respective contract terms are usually prepared and proposed by the provider of the service of berth, i.e. the marina operator. The practice of concluding the contract and defining its scope and contents relies on the use of the marina operators' general terms of business. The title "contract of berth" frequently entails various contents, legal nature, scope of the parties' obligations, extent of contractual liabilities. The preliminary analysis shows that the marina operators' general terms and conditions are not uniform and standardised, and that the central problem of this matter is the lack of precision in the wordings and their frequent ambiguity. Subsequently, the relevant judicial practice is unconsolidated, which altogether leads to legal uncertainty. It is noted that the domestic courts do not seem to recognize the fact that the marina operators provide various ranges of services under their contracts of berth. Namely, these contracts can vary from the simple providing of the nautical berth to a complex combination of services that besides the berth itself include e.g. the care and custody of the vessel, its maintenance, repair, or similar. In addition, the legal framework applicable to these contracts is rather complex, as it includes the general provisions of the law of obligations and contracts, as well as the special provisions regulating those types of contracts whose elements may be contained in the respective contracts of berth, such as the provisions of the Obligations Act regulating the contracts of custody, rent, mandate, consumer contracts. As regards the maintenance and repair of the vessel, the provisions of the Croatian Maritime Code would be relevant, as *lex specialis* applicable to the respective segment of the contract. The Consumers' Protection Act should also be kept in mind. One of the most important issues that arises in practice is whether the marina operator is liable as a custodian for the vessel on berth, and if so in which particular cases. The answer to that question requires a discussion on the contents of the contract of berth. The focus is on the so called permanent berth, as opposed to the transit berth. The main subject of analysis are the marina operators' general terms of business. The question that must be answered is when and to what extent should the provisions of the Croatian Obligations Act relating to the contract of custody apply to the contract of berth in a marina. In practice, the parties may agree to apply the provisions on custody, expressly exclude the application of such provisions, or the contract may not even mention the custody, whilst at the same time include certain obligations that by its content represent the elements of the contract of custody. The authors analyse the legal consequences of the respective contractual dispositions. A developed nautical tourism market requires a balanced protection of interests of the stakeholders, in this context those are the marina operators and the owners or operators of the vessels. Such challenge is particularly reflected in the segment of the civil liability for damage under the contract of berth including the elements of custody of the vessel. In such contracts the extent of the marina operator's liability for damage to the vessel on berth is much higher than in the case when the contract is merely for providing a nautical berth. Namely, the marina operator, under the contract of berth that contains the elements of custody, in addition to the liability for the suitability and propriety of the nautical berth itself, undertakes to take care of the vessel. The questions that arise in connection therewith require the prior understanding and knowledge of the marina operators' economic role and the features of their entire professional activity. On the other hand, the fact that the financial values of the vessels berthed in the marinas are relatively high, logically reflects on the contractual expectations of the vessel owners and operators calling for a suitable legal protection of their material interests. Legal certainty is therefore, as in any other business, a decisive factor for both contractual parties relying on the predictability of their mutual legal expectations. The authors thoroughly analyse the contracts of berth as used in the practice of the Croatian marina operators, focusing on the question whether such contracts contain the elements of the contract of care and custody and on the legal repercussions thereof. The main theses of this paper is that the qualification of the legal nature of the contract of berth and the choice of the relevant substantive law to be applied to the contract is closely*

linked with the precisely and exactly determined contents and cause of the contract, which necessarily entails a correct interpretation of the marina operator's general terms and conditions on the basis of which the contract was concluded. It is submitted that the improvement of the legal framework applying to the marina operators' contracts of berth, including in particular those with the elements of custody, should be directed towards the standardisation of the marina operators' general terms of business and the creation of the set of models of the standard general terms of business for the Croatian nautical ports. This paper should serve as a basis for the creation of such general terms of contract containing the basic elements of the contract of berth.

Key words: *contract of berth, marina operators' general terms and conditions, nautical tourism port, marina operators' liability, custody, yacht, boat, pleasurecraft*