

KONFERENCIJA
NOVI PRAVNI REŽIM ZA MARINE

Modernizacija prava
Knjiga 47

Glavni urednik serije
Akademik Jakša Barbić
Predsjednik Znanstvenog vijeća za državnu upravu,
pravosuđe i vladavinu prava

Recenzenti
Prof. dr. sc. Dragan Bolanča
Prof. dr. sc. Axel Luttenberger
Prof. dr. sc. Jasenko Marin

Adresa uredništva
Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti
Znanstveno vijeće za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava

Trg Nikole Šubića Zrinskog 11, 10000 Zagreb
Tel. 4895-169

ISBN 978-953-347-221-8

CIP zapis je dostupan u računalnome katalogu Nacionalne i sveučilišne
knjižnice u Zagrebu pod brojem 001022337.

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
Znanstveno vijeće za državnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava

NOVI PRAVNI REŽIM ZA MARINE

Konferencija održana 22. i 23. studenog 2018.
u palači Akademije u Zagrebu

Uredili

Akademik Jakša Barbić
Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan
Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff



Zagreb, 2019.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff
Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

STANDARDIZIRANI MODELI UGOVORA O VEZU ZA HRVATSKE MARINE KAO KORAK NAPRIJED*

1. UVOD

U okviru projekta DELICROMAR provedeno je sustavno proučavanje poslovne prakse hrvatskih marina koje je uključivalo: a) provođenje terenskih istraživanja koja su obuhvaćala prikupljanje podataka putem upitnika i osobnih intervjua s rukovodećim osobljem marina,¹ b) proučavanje općih uvjeta ugovora o vezu,² c) proučavanje pozitivnopravnog zakonskog okvira koji se primjenjuje na pravna pitanja u svezi ugovora o vezu te d) istraživanje sudske prakse u sporovima iz ugovora o vezu.³

* Ovaj rad je 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 zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061), www.delicromar.hazu.hr.

1 Na ovaj su način prikupljeni podaci o poslovnoj praksi ukupno 37 hrvatskih marina.

2 Analizirani su opći uvjeti i ugovori o vezu 18 različitih trgovačkih društava koja upravljaju marinama, suhim marinama ili odlagalištima plovnih objekata u Hrvatskoj (njih ukupno 40), a uspoređivali smo ih i s marinama u Sloveniji (dvije marine), Crnoj Gori (tri marine), Malti (četiri marine), Italiji (pet marina i istraživanje u udruženju talijanskih marina – ASSOMARINAS), te Španjolskoj (četiri marine).

3 Smatramo da je ovakav pristup izučavanju zakonskog okvira i autonomnog prava te poslovne i sudske prakse pravi put koji je trebalo prijeći prije izrade standardiziranih općih uvjeta ugovora o vezu i modela ugovora o vezu te zakonskih prijedloga *de lege ferenda* za ugovor o vezu. Akademik Jakša Barbić u knjizi *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Barbić, J. (ur.), Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., na str. 39 ističe: „U Njemačkoj postoji pravilo da se pri donošenju osobito onih važnih zakona razrade pitanja koja se zakonom trebaju urediti, nekada su to nazivali motivima za izradu zakona. To su čitave temeljite studije s navođenjem literature i sudske prakse. Nekad davno išlo se po terenu i ispitivalo što se radi kada se nešto dogodi, kako se u

U nastavku navodimo neke od zaključaka istraživanja u okviru projekta DELICROMAR, a koji su važni za temu ovog rada.

1. Opći uvjeti ugovora hrvatskih marina su neujednačeni i nestandardizirani, a središnji problem je njihova nepreciznost i nedorečenost. Ugovori o vezu u poslovnoj praksi hrvatskih marina nemaju takvu razinu usklađenosti da bi se moglo govoriti o standardiziranom ugovoru.

2. Pozitivnopravni zakonski okvir ne sadrži specijalne zakonske odredbe o ugovoru o vezu, pa se u slučaju spora na ugovor o vezu primjenjuju brojne disperzirane odredbe Zakona o obveznim odnosima (u nastavku: ZOO)⁴, prvenstveno odredbe njegova općeg dijela te odredbe posebnog djela koje se odnose na ugovorene obvezne odnose općenito kao i na pojedine ugovore, primjerice, ugovor o najmu, ostavi, djelu i sl. Takav zakonski okvir ne nudi odgovarajuću pravnu sigurnost i predvidivost pravne zaštite.

3. Uočeni su primjeri nejedinstvene sudske prakse u tumačenju pojedinih klauzula općih uvjeta ugovora, prava i obveza strana iz ugovora o vezu te pravnih pitanja u vezi ugovorne odgovornosti.

4. Do početka istraživanja na projektu DELICROMAR u domaćoj pravnoj literaturi postojao je samo jedan znanstveni rad koji se bavio temom ugovora o vezu.⁵ Dakle, ta tema nije sustavno i kontinuirano znanstveno proučena i obrađivana, pa tako nisu postojale teorijske i praktične smjernice za tumačenje ugovora o vezu, njegovih bitnih sastojaka, obveza strana i ugovorne odgovornosti. To je vjerojatno jedan od uzroka nejedinstvene sudske prakse, nesređenog autonomnog prava i neuviđanja činjenice da je ugovor o vezu zreo za zakonsko normiranje. Realizacijom znanstvenog projekta DELICROMAR ta praznina u domaćoj pravnoj doktrini uvelike je popunjena.⁶

5. Za razumijevanje ugovora o vezu nužno je poznavanje šireg konteksta poslovanja marina te obilježja i trendova razvoja ugovora o vezu od vremena kada se na našoj obali nautički turizam počeo intenzivnije razvijati pa do danas. Uočeno je da u pogledu sadržaja ugovora o vezu ne postoji kontinuirana i stabilna poslovna

tom slučaju postupaju, utvrđuje se ponašanje ljudi u takvim situacijama koje do tada nisu bile pravno uređene. Prikupljaju se iskustva, životna praksa i sve se to iznosi na jednom mjestu. Tom metodom trebali bismo se i danas koristiti. Bilo bi dobro da se običu sve luke nautičkog turizma, da se utvrdi gdje postoje problemi i kakvi, gdje nešto smeta dobrom poslovanju, pa da se to pravno uredi na optimalan način." Upravo je to pristup koji smo nastojali primijeniti u sklopu istraživanja na projektu DELICROMAR.

4 Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.

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

6 Popis svih objavljenih radova na projektu DELICROMAR nalazi se na internetskoj stranici www.delicromar.hazu.hr.

praksa. Točnije, ona se mijenjala tijekom vremena primarno pod utjecajem promjene tehničkih karakteristika plovila na vezu te kapaciteta marina. Riječ je o tome da su u početku razvoja nautičkog turizma na našoj obali koncesionari marina preuzimali punu skrb o plovilima na vezu, pa tako i obvezu čuvanja plovila.⁷ Prve marine bile su malih smještajnih kapaciteta i na vez su primale manji broj plovila (po pedesetak plovila), a plovila su bila jednostavnijih tehničkih karakteristika te nisu bila opremljena s toliko tehnološki visoko razvijene i skupe opreme i uređaja kao što je to danas. Posljedično, potencijalne štete bile su u financijskom smislu manje, a manja je bila i vjerojatnost nastanka pojedinih vrsta štetnih događaja kao što su, primjerice, požari, krađe, štete na elektroničkoj opremi i uređajima itd. U posljednjih dvadesetak godina došlo je do značajnog proširivanja kapaciteta marina, tj. do višestrukog povećanja broja vezova i plovila na vezu te obujma posla u marinama. Danas veće hrvatske marine primaju na vez oko 500 plovila, a one najveće i oko 1000 plovila. Osim toga, kao posljedica tehnološkog razvoja tzv. male brodogradnje bitno su se izmijenile karakteristike rekreacijskih plovila i složenost njihove opreme te njihova veličina i vrijednost. 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 pokrivača.⁸ Sve te činjenice utjecale su na formiranje poslovne politike hrvatskih marina. Prema aktualnoj praksi i ponudi, većina hrvatskih marina ne preuzima 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. Korisnik veza može s marinom ugovoriti da će pored ustupanja mjesta za vez marina ispunjavati i druge dodatne usluge i radove, primjerice, opremanje, održavanje, servisiranje i sl. Međutim, u pravilu se ti poslovi ugovaraju posebnim ugovorima i radnim nalogima i nisu sastojci ugovora o vezu. Pored toga, neke marine korisniku veza omogućuju da s posebnom pravnom osobom koja posluje u marini sklopi tzv. paket uslugu *boat care* koja uključuje nadziranje plovila na vezu. U tom slučaju radi se o posebnom ugovoru o nadzoru i brizi o plovilu, koji je po svojoj pravnoj prirodi ugovor o djelu i on je paralelan i paritetan ugovoru koji pruža marina. Također, prisutna je i praksa zapošljavanja stalne posade na

7 Prvi ugovor o vezu na našoj obali, sklopljen je 5. listopada 1965. u Marini Puntat, a uključivao je čuvanje tri brodice njemačkih državljana, Žic – Dunižarić, D., *Marina Puntat grupa, prvih 50 godina*, Puntat, 2014., str. 10 i 11.

8 Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti*, INTRANSLAW 2017, Ćorić, D.; Radionov, N.; Ćar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 335.

plovilima veće vrijednosti i tehničke složenosti. Riječ o posebnim ugovorima i ne treba ih miješati s ugovorima o vezu koje korisnici vezova sklapaju s marinama.⁹

6. Nakon evaluacije obilježja, sastojaka, obveza i ugovorne odgovornosti iz ugovora o vezu od vremena početaka razvoja nautičkog turizma na našoj obali do danas, utvrđeno je da se s vremenom poslovna praksa prilično ustalila i standardizirala u pogledu sadržaja obveza marina i korisnika vezova, te uglavnom sve marine primjenjuju slične protokole postupanja s plovilima na vezu i nude usluge sličnog sadržaja. To je još jedan od važnih pokazatelja da je sazrelo vrijeme za standardizaciju ugovora o vezu i modela ugovora o vezu te normiranje ugovora o vezu specijalnim zakonskim odredbama.

7. Sintezom provedenih istraživanja utvrđeno je da uočeni ozbiljni nedostaci postojećeg autonomnog prava, neujednačena sudska praksa, neodgovarajući zakonski pozitivnopravni okvir te pomanjkanje teorijskih smjernica i znanstvene interpretacije poslovne prakse i ugovornih odnosa dovode do pravne nesigurnosti i otežavaju poslovnim subjektima predvidivost pravne zaštite. Rješenje za opisane specifične probleme nalazi se u uvođenju specijalnih zakonskih odredbi za ugovor o vezu u hrvatsko pravo te u izradi standardiziranih općih uvjeta ugovora i oglednih modela ugovora o vezu.

Temeljem rezultata istraživanja u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR, formulirali smo prijedloge *de lege ferenda* koji se odnose na normiranje ugovora o vezu kao novog imenovanog ugovora hrvatskog prava.¹⁰ Prijedlozi su raspravljeni i prihvaćeni u okviru Stručnog povjerenstva Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za izradu Stručnog povjerenstva za izradu Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.¹¹ U vrijeme pisanja ovog rada Vladin Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika prošao je prvo čitanje u Saboru, pri čemu na predložene nove odredbe o ugovoru o vezu nije bilo primjedbi, pa se opravdano može očekivati njihovo stupanje na snagu u skoroj budućnosti.¹²

9 O specifičnostima aktualne poslovne prakse opširnije Skorupan Wolff, Padovan, Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu..., *op. cit.*, str. 317-323.

10 Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.

11 Povjerenstvo je osnovano odlukom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Klasa: 011-01/16-02/117, Urbroj: 530-03-2-1-2-17-2 od 1. veljače 2017. Autorice su članice ovog povjerenstva, a za zasluge u izradi prijedloga izmjena i dopuna PZ-a dana 6. prosinca 2018. godine u povodu Dana pomoraca i brodaraca Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture dodijelilo im je Priznanje za doprinos u izradi pomorskog zakonodavstva.

12 Na 9. sjednici Hrvatskog sabora 12. listopada 2018. donesen je zaključak da se prihvaća Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, prvo čitanje, P.Z.E. br. 421 – predlagatelj: Vlada Repu-

Terenskim istraživanjima na projektu DELICROMAR utvrđeno je da većina koncesionara hrvatskih marina smatra da bi bilo korisno izraditi ogledne modele ugovora o vezu i ogledne standardizirane opće uvjete ugovora (svi ispitanici koji su sudjelovali u provedenom upitniku za marine potvrdno su odgovorili na to pitanje). S time je u potpunosti suglasno i stajalište pomorskopravne znanosti. Stoga smo izradili standardizirane modele ugovora o vezu (u nastavku MUV) i opće uvjete ugovora (u nastavku OUV) koji se nalaze u prilogu ove knjige, a predstavljaju veoma važan rezultat projekta. Njihovoj izradi, osim gore spomenutih istraživanja, prethodila je i znanstvena analiza otvorenih i dvojbenih pravnih pitanja koja su u praksi predstavljala poteškoće i oko čijeg tumačenja je dolazilo do sporova i neusklađenih interpretacija. Obradene su mnoge teme koje se izravno odnose na ugovor o vezu kao što su: obveze marine,¹³ obveze korisnika veza,¹⁴ pravni odnosi između marine i čarterske kompanije,¹⁵ osiguranje tražbina koncesionara marine,¹⁶ analiza poslovne prakse hrvatskih marina s posebnim osvrtom na pitanje postoje li elementi ugovora o ostavi u ugovoru o vezu,¹⁷ je li naknada za vez privilegirana tražbina,¹⁸ učinak potonuća plovila na vezu na ugovorni odnos stranaka iz ugovora o vezu,¹⁹ problem napuštenih plovila u marinama,²⁰ ugovor

- blike Hrvatske. Sve primjedbe, prijedlozi i mišljenja upućeni su predlagatelju radi pripreme Konačnog prijedloga zakona (90 glasova „za“, tri „protiv“, četiri „suzdržana“), vidi <http://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-pomorskog-zakonika-prvo-citanje-pze-br-421-predlagateljica?t=46034&tid=205843>, stranica posjećena 10. prosinca 2018.
- 13 Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, *7th International Maritime Science Conference, IMSC 2017, Book of Proceedings*, Vidan, P. et al. (ur.), Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111.
- 14 Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina, *Zbornik radova 2. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, ISCML 2018*, Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 333-380.
- 15 Pijaca, M., Pravni odnosi između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 253-284.
- 16 Padovan, A. V., Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti, INTRANSLAW 2017*, Čorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 379-406.
- 17 Skorupan Wolff, Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.*
- 18 Padovan, A. V.; Tuhtan Grgić, I., Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code, *Il Diritto Marittimo*, vol. CXIX, br. II, 2017., str. 366-399.
- 19 Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 149-175.
- 20 Padovan, A. V.; Skorupan Wolff V., Zakonska rješenja *de lege ferenda* za napuštena plovila u marinama, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 137-163.

o vezu *de lege ferenda*²¹ i drugi. U odnosu na otvorena pravna pitanja i dvojbeni rješenja u praksi, bilo je nužno zauzeti stajalište i potkrijepiti ga znanstveno provjerljivim argumentima te izraditi i ponuditi odgovarajuća rješenja koja su ugrađena u predložene zakonske odredbe o ugovoru o vezu i OUU i MUV.

U pripremi OUU i MUV poštivali smo rezultate znanstvenih istraživanja provedenih na projektu DELICROMAR. Nadalje, s obzirom na to da se uskoro može očekivati posebno zakonsko uređenje ugovora o vezu, bilo je važno klauzule OUU i odredbe MUV uskladiti s novim odredbama Pomorskog zakonika o ugovoru o vezu. Nadalje, trebalo je prilagoditi ugovorne klauzule općim načelima ugovornog prava te pravilima relevantnim kako za potrošačke tako i za trgovačke ugovore. ZOO zahtijeva da klauzule općih uvjeta ugovora ne ugrožavaju postizanje svrhe sklopljenog ugovora, da budu u skladu s dobrim poslovnim običajima, da nisu u suprotnosti s načelom savjesnosti i poštenja i da ne uzrokuju očiglednu neravnopravnost u pravima i obvezama strana.²²

Važno je bilo sublimirati terminologiju koja se u praksi često nedosljedno koristila i odrediti značenje ključnih pojmova. Pravna rješenja OUU trebalo je koncipirati tako da dopuštaju uvođenje novih tehnologija koje marine implementiraju u svoje poslovne procese, a općenit zadatak je bio u OUU i MUV što vjernije prenijeti i ugraditi aktualnu poslovnu praksu hrvatskih marina u pogledu ugovora o vezu, dakle, poštujući sve posebnosti koje su se izgradile i ustalile u praksi, a pritom vodeći računa o ograničenjima kogentnih propisa.

2. OPĆE NAPOMENE O SADRŽAJU, STRUKTURI I PREDMETU REGULIRANJA OUU i MUV

U cilju izrade standardiziranih MUV i OUU primjenom metoda prikazanih u uvodu ovog rada, temeljito smo istraživali poslovnu praksu hrvatskih marina. Središnje i najvažnije pitanje bilo je precizno utvrditi kojim aktivnostima se koncesionari marina bave, odnosno kakvoj su građanskopravnoj odgovornosti izloženi u okviru obavljanja svoje gospodarske djelatnosti. Nadalje, analizirali smo uobičajene obveze marine i praktične mjere koje marina ispunjava u okviru pojedine usluge koju pruža (ustupanje mjesta za vez, nadzor plovila na vezu, ispunjavanje drugih dodatnih usluga i radova). Istražili smo koje su korespondirajuće obveze korisnika veza te koji je njihov sadržaj. Analizirali smo tko se može pojaviti u ulozi korisnika veza te koga korisnik veza koji nije vlasnik plovila obvezuje sklapanjem

21 Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*

22 Arg. iz čl. 296. st. 1. ZOO-a.

ugovora o vezu. Zatim smo utvrdili bitne sastojke ugovora (plovilo, vez, naknada za vez). Sljedeći korak bio je proučiti kako aktualni primjeri OUU uređuju pitanja ugovorne odgovornosti i isključenja odgovornosti, trajanje ugovora te u kojim slučajevima, osim protekom vremena na koje je ugovor sklopljen, ugovor može prestati, u kojim slučajevima neka od strana može raskinuti ili otkazati ugovor te pod kojim uvjetima se smatra da je ugovor prešutno obnovljen. Promatrali smo i analizirali i druga pitanja važna za ugovorni odnos kao što su: sklapanje ugovora, prenosivost ugovora na treće osobe, pravo zadržanja (retencije) plovila, poduzimanje hitnih nepredviđenih činjenja i mjerodavno pravo.

Utvrđeno je niz nedostataka OUU i ugovora o vezu koji se primjenjuju u aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina, a u nastavku u najkraćim crtama navodimo nekoliko takvih primjera.

Osnovni nedostaci su neodgovarajuća struktura OUU, nedostatak uređenja svih bitnih pitanja za ugovorni odnos, a neka od ključnih pitanja uređena su neprecizno i nedorečeno. Primjerice, u istoj klauzuli miješaju se različita pitanja, pa se tako uz plaćanje naknade za vez govori o tome koju dokumentaciju je korisnik veza dužan predati prilikom sklapanja ugovora, ili se u istoj klauzuli govori o pravu na premještanje plovila i tome tko je korisnik veza. Nađeni su i primjeri OUU u kojima se jednom klauzulom regulira naknada za vez, retencija i sklapanje ugovora, ili se, pak, istom klauzulom definira plovilo i govori o plaćanju naknade za vez. Nespretno su i neprecizno artikulirani mnogi primjeri klauzula kojima se želi urediti temelj odgovornosti, uz istovremeno navođenje brojnih razloga za isključenje odgovornosti marine. Ugovorne odredbe poput one da marina odgovara za štetu za koju bi po zakonu i sudskoj presudi bila odgovorna su nepotrebne i suvišne jer konstatiraju ono što se samo po sebi podrazumijeva, umjesto da jasno i precizno uredi ugovornu odgovornost marine tako da obje strane mogu izgraditi svoja realna očekivanja temeljem ugovora koji su sklopile. Odredba prema kojoj korisnik *a priori* potpisuje da su gat i vez ispravni za njegovo plovilo je zdravorazumski i pravno neodrživa. Treba kritizirati i odredbu kojom se propisuje da marina jamči da poštuje sve pozitivne propise i standarde. To je preopćenita i vrlo otegotna odredba jer pretpostavlja objektivnu odgovornost za svako, pa i minimalno odstupanje od bilo kojeg propisa ili standarda, bilo tehničke, administrativne ili koje druge naravi.

Nadalje, treba posebno naglasiti da smo u istraživanju naišli na primjere koji pokazuju da su u praksi ponekad prisutne neujednačene interpretacije poslova i aktivnosti koje marine obavljaju u okviru pružanja svojih usluga, a poglavito se radi o neusklađenoj terminologiji. Primjerice, jedan koncesionar marine 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 za vrijeme čuvanja plovila, za koju bi marina prema zakonskim propisima o obligacijama bila odgovorna. Ovakva ugovorna odredba upućuje na odgovarajuću primjenu odredbi ZOO-a o ostavi. S druge strane, analiza pokazuje da su niz drugih prava i obveza propisanih istim ugovorom tipični za nadzor, a ne čuvanje. Primjerice, propisano je da marina ima pravo ući u plovilo ako sumnja da je na plovilu nastala šteta, što znači da ulaženje u plovilo nije postupak koji marine poduzimaju u okviru vršenja redovitih mjera postupanja s plovilom na vezu, već samo iznimno, ako su u odnosu na plovilo potrebna hitna nepredviđena činjenja. Pored toga, u ugovoru ne postoji niti jedna odredba koja bi opisivala sadržaj obveze čuvanja i sl. Za razliku od toga, jedan koncesionar u odgovoru na upitnik decidirano je istaknuo da pruža samo uslugu ustupanja mjesta za vez, a ne vrši nadzor. Rezultati intervjua s istim koncesionarom pokazuju da su i 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 s korisnikom veza, odnosno vlasnika plovila, radi dobivanja naloga za otklanjanje uzroka nepovoljnih promjena na plovilu, a u hitnim slučajevima radi sigurnosti u luci intervenira samoinicijativno, kako bi spriječila nastanak veće štete. Znači, i ovaj koncesionar uz ustupanje mjesta za vez vrši i nadzor plovila na vezu.

Prikupljene podatke smo analizirali, a nakon toga je slijedila sinteza svih promatranih prethodno navedenih varijabli i izrada OUU i MUV. Sastavljena su tri kompleta OUU, a oni su prilagođeni:

- dvjema skupinama korisnika vezova:
 - a. korisnici vezova fizičke osobe ili pravne osobe koje ne iskorištavaju plovila u charter menadžmentu i
 - b. korisnici vezova charter kompanije
- tipu ugovora o vezu:
 - a. stalni vez
 - b. tranzitni vez.

KOMPLETI STANDARDIZIRANIH OPĆIH UVJETA UGOVORA

1. Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u marini – korisnici veza fizičke osobe i pravne osobe koje nisu charter kompanije (01 OUSV – svi osim chartera),
2. Opći uvjeti ugovora o tranzitnom vezu u marini (02 OUTV – svi),
3. Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u marini za plovila charter flote (03 OUSV – charter).

Sva tri kompleta OUU strukturirana su po istom principu te sadrže sljedeće skupine ugovornih klauzula:

- I. Opće odredbe (korisnik veza, vez, plovilo, naknada za vez)
- II. Obveze marine
- III. Obveze korisnika veza
- IV. Odgovornost za štetu
 - a. Odgovornost marine
 - b. Odgovornost korisnika veza
- V. Hitna nepredviđena činjenja
- VI. Pravo zadržanja plovila
- VII. Sklapanje ugovora o vezu²³
- VIII. Neprenosivost ugovora o vezu na treće osobe
- IX. Prestanak, raskid i otkaz ugovora o vezu²⁴
- X. Mjerodavno pravo
- XI. Primjena općih uvjeta

Izrađeno je osam modela ugovora o stalnom vezu koji se međusobno razlikuju s obzirom na:

- a) Osobu korisnika veza:
 - a. četiri modela za ugovore u kojima su korisnici fizičke osobe ili pravne osobe koje nisu čarter kompanije i
 - b. četiri modela ugovora za čarter kampanje.
- b) Vrstu usluge koja se ugovorom o vezu ugovara:
 - a. najam
 - b. najam + nadzor
 - c. najam + nadzor + dodatne usluge i radovi
 - d. najam + dodatne usluge i radovi.

Prema tome, sastojci i sadržaj pojedinog modela ugovora o stalnom vezu prilagođeni su dvjema opisanim varijablama, a to su: vrsta usluge koju marina pruža temeljem ugovora o vezu te korisnik veza kao ugovorna strana (korisnik veza

²³ OUU o tranzitnom vezu reguliraju sklapanje i trajanje ugovora, a kod stalnog veza razdoblje ugovora se uređuje ugovornim obrascem, pa OUSV kompleti 01 – svi osim čartera i 03 – čarter ne sadrže pravila o trajanju ugovora.

²⁴ Kod OUU za tranzitni vez predviđa se raskid, ali ne i otkaz. Opširnije obrazloženje vidi *infra* t. 4. Opći uvjeti ugovora o tranzitnom vezu u marini.

– čarter kompanija, ili svi ostali korisnici koji nisu čarter kompanije). Iza naziva svakog modela ugovora stoji prepoznatljiva oznaka koja upućuje na koju skupinu korisnika vezova se ugovor primjenjuje.

MODELI UGOVORA O STALNOM VEZU ZA SVE OSIM ČARTERA

- I. Ugovor o stalnom vezu – model I: najam za sve osim čartera (*01 USV-MODEL I*)
- II. Ugovor o stalnom vezu – model II: najam + nadzor za sve osim čartera (*01 USV-MODEL II*)
- III. Ugovor o stalnom vezu – model III: najam + nadzor + dodatne usluge i radovi za sve osim čartera (*01 USV-MODEL III*)
- IV. Ugovor o stalnom vezu – model IV: najam + dodatne usluge i radovi za sve osim čartera (*01 USV-MODEL IV*)

MODELI UGOVORA O STALNOM VEZU ZA ČARTER

- I. Ugovor o stalnom vezu – model I: najam za čarter (*03 USV-MODEL I*)
- II. Ugovor o stalnom vezu – model II: najam + nadzor za čarter (*03 USV-MODEL II*)
- III. Ugovor o stalnom vezu – model III: najam + nadzor + dodatne usluge i radovi za čarter (*03 USV-MODEL III*)
- IV. Ugovor o stalnom vezu – model IV: najam + dodatne usluge i radovi za čarter (*03 USV-MODEL IV*)

Svaki od osam MUV ima svoj ugovorni obrazac koji je strukturiran po istom principu. Takav koncept omogućuje jednostavno snalaženje u tekstu i sadržaju ugovornih odredbi. Obrazac sadrži sljedeće članke:

1. Ugovorne strane
 - a. Marina
 - b. Korisnik veza (punomoćnik, upisani vlasnik, hipotekarni vjerovnik)
2. Plovilo
3. Vez
4. Razdoblje ugovora
5. Naknada za vez
6. Ugovorene usluge

7. Ključevi, isprave plovila, popis inventara²⁵
8. Sastavni dijelovi ugovora
9. Ugovorene opcije
10. Mjerodavno pravo i sudska nadležnost
11. Stupanje na snagu.

Odabirom određenog modela ugovora te ugovorenih usluga unutar pojedinog modela, ugovorne strane određuju opseg obveza marine. O tom odabiru ovisit će koje će se klauzule OUU o obvezama marine i korisnika veza primijeniti na konkretan ugovor o stalnom vezu.

Ugovor o tranzitnom vezu u domaćoj se praksi sklapa neformalno, pa za njega nismo predvidjeli pisani obrazac, ali smo pripremili poseban komplet OUU (02 OUTV) koji se primjenjuje na sve korisnike tranzitnih vezova.

Obrazac MUV za stalne vezove koncipiran je tako da strane na samom obrascu označavaju koje usluge ugovaraju. Kada je riječ o dodatnim uslugama i radovima one su u našim oglednim MUV konkretizirane, ali su navedene primjerom, a to znači da svaka marina definira odgovarajući popis ugovorenih usluga iz svog djelokruga. Primjerice, navode se sljedeće uobičajene dodatne usluge: izbacivanje oborinskih voda iz plovila, provjeravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje plovila ceradom (vlasništvo korisnika veza), punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti, pranje trupa, pranje podvodnog dijela trupa plovila visokotlačnom pumpom, uporaba dizalice/travel lifta, uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez, plog ključeva plovila na recepciji marine i ostalo. Svaka marina treba definirati odgovarajući popis usluga iz svoje ponude, a pri ugovaranju strane suglasno odabiru usluge s popisa koje žele ugovoriti u konkretnom slučaju.

Klauzule OUU prate ugovorne odredbe iz MUV. Na ovom mjestu posebno ukazujemo na to da su u oglednim OUU razrađene ugovorene usluge, točnije ugovorne obveze marine. Uz neke klauzule predviđeno je više opcija, pa se marina može u svojim OUU opredijeliti samo za onu koja najbolje odgovara opisu njenog načina poslovanja. Takav je primjer klauzula 6.8. koju smo predvidjeli u

²⁵ Modeli ugovora o stalnom vezu I i IV za sve osim čartera nemaju ugovornu odredbu „ključevi, isprave plovila, popis inventara“ jer se tom odredbom uređuje način predaje plovila pod nadzor. Međutim, moguće je u modelu I i IV ugovoriti plog ključeva kao posebno ugovorenu uslugu. Naravno, i kod modela II i III moguće je također ugovoriti uslugu ploga ključeva, što ne utječe na ugovaranje predaje ključeva, isprava ili popisa inventara u svrhu nadziranja. Modeli ugovora o stalnom vezu I i IV za plovila u čarteru također ne sadrže spomenutu ugovornu odredbu, međutim, moguće je ugovoriti posebnu uslugu ploga ključeva na recepciji marine u modelima II, III i IV za plovila u čarteru.

01 OUSV 01 i *03 OUSV* o obvezi marine da nadzire plovilo na vezu. Razradili smo četiri opcije definiranja trenutka početka i prekida obveze nadzora nad plovilom, pa marina može pri sastavljanju svojih OUU odabrati onu opciju koja joj najviše odgovara ili, pak, sama precizno definirati isto pitanje. Još jedan primjer klauzule OUU s različitim opcijama je klauzula 10. o obavljanju radova u marini, a nalazi se u kompletima *01 OUSV* i *03 OUSV*. U ovoj klauzuli se dvije ponuđene opcije međusobno isključuju, pa marina treba uvrstiti jednu od njih u svoje OUU, ovisno o tome dopušta li da korisnici vezova za obavljanje radova na plovilu u marini angažiraju svoje neovisne pružatelje serviserskih i drugih usluga ili je obavezno korištenje usluga samo onih izvođača koji imaju ugovore o poslovnoj suradnji s marinom.

Opis sadržaja pojedinih ugovorenih usluga, tj. obveza marine u oglednim OUU (kl. 5. – 7. u *01 OUSV* i *03 OUSV*, odnosno kl. 5. u *02 OUTV*) ima narav smjernica, a to znači da je poželjno da svaki koncesionar marine prilagodi sadržaj ovih klauzula svojoj poslovnoj praksi, znači stvarnom sadržaju i opsegu usluga koje pruža i načinu na koji ih obavlja. Važno je spomenuti da je objektivno bitan sastojak svakog ugovora o vezu, uz plovilo, vez i naknadu za vez, još samo ustupanje i održavanje veza (kl. 5. u *01 OUSV* i *03 OUSV*, kao i u *02 OUTV*). To znači da bez tih sastojaka nema ugovora o vezu, a svi ostali sastojci su subjektivno bitni i stranke ih mogu, ali ne moraju ugovoriti. Konkretno, riječ je o nadzoru plovila na vezu (kl. 6. u *01 OUSV* i *03 OUSV*) te dodatnim uslugama i radovima (kl. 7. u *01 OUSV* i *03 OUSV*). To jasno proizlazi iz koncepta i sadržaja OUU i MUV. U pogledu pravnih, ali i faktičnih i praktičnih pitanja u potpunosti je podudarno razrađen sadržaj usluge ustupanja i održavanja veza u kl. 5. sva tri kompleta OUU. Kada je u pitanju obveza nadzora plovila na vezu, ona je predviđena samo u kompletima OUU za stalne vezove (kl. 6. u *01 OUSV* i *03 OUSV*), a konkretne klauzule formulirane su tako da je respektirana praksa koja je uobičajena u najvećem broju hrvatskih marina. One marine koje ovu uslugu pružaju u nešto drukčijem sadržaju, trebaju prilagoditi klauzule svojih OUU svojoj specifičnoj poslovnoj praksi i protokolima postupanja s plovilom na vezu kad je u pitanju nadzor.

No, u svakom slučaju savjetujemo da se sadržaj usluge, tj. pojedina obveza marine precizno razradi, jer se time jasno determinira što konkretno predstavlja kršenje ugovora, koje radnje ili propusti, primjerice, predstavljaju uporabu veza protivno ugovoru ili njegovoj namjeni i sl. To je važno jer se izravno reflektira na ugovornu odgovornost marine, odnosno korisnika veza.

Marine u pravilu imaju određene interne protokole postupanja u ispunjavanju ugovora, primjerice, razrađenu proceduru u pogledu načina i dinamike vršenja nadzora plovila na vezu. Ti protokoli mogu postojati u: a) formi pisanog internog

dokumenta ili b) mogu biti inkorporirani u tekst OUU. U cilju operacionalizacije ugovora bitno je da marine te protokole imaju u pisanoj formi, i to u jednoj od dvije spomenute forme. Ako protokol postoji, a njime se korisniku veza nalaže neka obveza i postupanje o kojima ovise njegova prava iz ugovora, tada korisnik mora biti upoznat s tim protokolom. U protivnom, ako je riječ o potrošačkom ugovoru može se raditi o nepoštenoj ugovornoj odredbi.²⁶ Primjer takve obveze korisnika veza je prijavljivanje dolaska ili odlaska iz marine sukladno njenim protokolima, budući da se tim činom određuje trenutak početka odnosno prekida ili nastavka ispunjavanja marinine obveze nadzora nad plovilom.

U nastavku se prikazuju i tumače ugovorne klauzule, a u prilogu ove knjige se objavljuju predloženi standardni opći uvjeti ugovora i ogledni modeli ugovora o vezu.

3. OPĆI UVJETI UGOVORA O STALNOM VEZU PLOVILA U MARINI ZA SVA PLOVILA OSIM ČARTERA

3.1. Korisnik veza

Za marinu kao pružatelja usluge veza posebnu važnost ima klauzula koja govori o korisniku veza, osobito radi sigurnosti naplate tražbina iz ugovora o vezu. 01 OUSV kl. 1. korisnika veza definira kao ugovornu stranu koja s marinom sklapa ugovor o vezu. S obzirom na definiciju korisnika kao ugovorne strane, potrebno je dodatno razraditi tko se faktično pojavljuje u ulozi korisnika veza. To može biti:

- a. upisani vlasnik plovila
- b. korisnik plovila temeljem ugovora o zakupu ili ugovora o *leasingu* plovila
- c. poslovođa plovila (tzv. *yacht manager*), tj. fizička ili pravna osoba, koja je preuzela odgovornost od upisanog vlasnika za upravljanje poslovanjem i/ili tehničkim opremanjem Plovila i/ili popunjavanjem Plovila posadom
- d. hipotekarni vjerovnik koji je u posjedu plovila temeljem ugovora o hipoteci.

Kada je korisnik veza ujedno upisani vlasnik plovila nema dvojbe da je on isključivi nositelj prava i obveza iz ugovora o vezu, a plovilo predstavlja određenu vrstu osiguranja za moguće nenaplaćene tražbine marine s osnova toga ugovora. Međutim, ako se u ulozi korisnika veza pojavi neka od drugih gore navedenih osoba, za marinu je važno da istim ugovorom o vezu obveže i upisanog vlasnika,

²⁶ Vidi čl. 49. – 55. Zakona o zaštiti potrošača, Narodne novine br. 41/2014, 110/2015.

odnosno i hipotekarnog vjerovnika, ako postoji hipoteka na plovilu. Stoga, 01 OUSV klauzula 1.2. propisuje:

- korisnik veza koji ujedno nije i upisani vlasnik plovila dužan je imati ovlaštenje upisanog vlasnika plovila i hipotekarnog vjerovnika za sklapanje ugovora o vezu, i
- smatra se da korisnik veza sklapa ugovor o vezu u svoje ime i za račun upisanog vlasnika plovila te hipotekarnog vjerovnika,²⁷ a oni solidarno odgovaraju za sve obveze iz ugovora o vezu.

Jasno je da ugovor obvezuje samo ugovorne strane, tj. da ne može proizvoditi obveze za treće osobe. Stoga se preporučuje ovu klauzulu uvrstiti u OUU, jer se tako kao uvjet za sklapanje ugovora korisniku veza nameće obveza da pribavi potrebno ovlaštenje upisanog vlasnika odnosno hipotekarnog vjerovnika za sklapanje ugovora i za njihov račun. Time se postiže da ugovor uz korisnika veza posredno obvezuje i ove osobe, što među ostalim marini omogućuje da radi osiguranja svojih tražbina iz ugovora realizira pravo retencije na plovilu koje je predmet ugovora ili da ishodi privremenu mjeru zaustavljanja plovila.²⁸ Opravdano je očekivati da će upisani vlasnik (primjerice, *leasing* kompanija ili zakupodavac plovila) i hipotekarni vjerovnik (primjerice, banka koja je kreditirala kupnju plovila) biti spremni dati takvo ovlaštenje. Naime, tim je osobama u interesu da plovilo ima siguran stalni vez u marini, baš kao što im je u interesu da plovilo bude osigurano punim pokrićem kasko osiguranja. To su dvije važne pretpostavke za očuvanje plovila kao predmeta financiranja, a time i izglednosti naplate odnosno osiguranja njihova potraživanja prema korisniku plovila. Stoga je uobičajeno da se ugovorom o kreditu, *leasingu* ili zakupu uvjetuje korisniku plovila da ugovori i održava na snazi puno pokriće kasko osiguranja plovila, te se traži i vinkulacija police osiguranja u korist banke kreditora, *leasing* kompanije odnosno zakupodavca, ili čak prijenos police osiguranja pod određenim uvjetima u korist tih osoba. S druge strane, uobičajeno je da osiguratelji kao uvjet za

²⁷ Korisnik veza mora imati takvo ovlaštenje upisanog vlasnika, odnosno hipotekarnog vjerovnika za sklapanje ugovora o vezu kojim se izričito dopušta sklapanje ugovora za njihov račun. 01 OUSV kl. 11. govori o dokumentaciji koju je korisnik veza dužan predati marini (opširnije *infra*). Ta dokumentacija uključuje i ispravu kojom dokazuje da ima takvo ovlaštenje upisanog vlasnika (ako korisnik veza ujedno nije i upisani vlasnik plovila), odnosno hipotekarnog vjerovnika (ako postoji hipoteka na plovilu) za sklapanje ugovora o vezu.

²⁸ Opširnije o pravu marine na retenciju plovila i o privremenoj mjeri zaustavljanja plovila radi osiguranja marininih tražbina, osobito u kontekstu tekućih izmjena i dopuna PZ-a vidi Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 81-84; Padovan, A. V.; Petit Lavall, M. V.; Merialdi, A.; Cerasuolo, F., Security and Enforcement of Marina Operator's Claims: Croatian, Italian and Spanish Law Perspectives, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 49, br. 4, 2018., str. 518-543.

valjanost osigurateljnog pokrića traže da plovilo ima osiguran stalni vez u sigurnoj luci, a lokacija i vrsta stalnog veza utječu na procjenu rizika i visinu premije osiguranja, pri čemu se vez u marini cijeni kao najsigurniji, tj. najpovoljnije utječe na procjenu rizika. Prema tome, sve navedeno upućuje na zaključak da marine mogu opravdano inzistirati na ovom uvjetu ugovora o vezu te da im to ne bi nepovoljno utjecalo na konkurentnost, osobito kada bi praksa svih hrvatskih marina u tom pogledu bila jedinstvena.

3.2. Plovilo

Plovilo je bitan sastojak ugovora o vezu. Stoga, u ugovoru o vezu trebaju biti definirana njegova tehnička obilježja i namjena. 01 OUSV kl. 2.1. propisuje da se pretpostavlja njihova točnost te je marina nije dužna provjeravati, međutim, marina zadržava pravo njihove provjere. Učinak te klauzule je da je korisnik veza odgovoran za istinitost i točnost podataka. Ako dođe do štete koja je u uzročnoj vezi s netočnim podacima, marina za nju u pravilu neće odgovarati.²⁹ Takav zaključak proizlazi i iz tumačenja 01 OUSV kl. 15.6. koja govori o razlozima za isključenje odgovornosti marine. Naime, jedan od razloga za isključenje odgovornosti marine jest davanje neistinitih, netočnih ili nepotpunih informacija od strane korisnika veza, a tiču se plovila i njegova boravka na vezu. S druge strane, ako je šteta uslijed netočnosti podataka o plovilu nastala marini ili drugim plovilima u marini, pretpostavit će se odgovornost korisnika veza za takvu štetu.

Mjesto za vez marina dodjeljuje za određeno plovilo navedeno u ugovoru te korisnik veza ne može upotrebljavati dodijeljeni vez za drugo plovilo, bez izričite suglasnosti marine (01 OUSV kl. 2.2.). Ova odredba važna je zbog toga što vez koji se daje na uporabu treba biti odgovarajući upravo za tehnička obilježja plovila koje je predmet ugovora, pa bi samoinicijativna promjena plovila od strane korisnika veza mogla ugroziti sigurnost toga plovila i ostalih plovila kao i infrastrukture marine.

Ako korisnik veza želi zamijeniti plovilo koje je predmet ugovora o vezu drugim plovilom, primjerice, jer je kupio ili naslijedio drugo plovilo, 01 OUSV kl. 2.3. propisuje da strane mogu sklopiti aneks ugovoru o vezu prema kojem je korisnik veza dužan nadoplatiti razliku u naknadi za vez ako se radi o višoj cjenovnoj kategoriji plovila, a ako je riječ o manjoj cjenovnoj kategoriji plovila korisnik veza nema pravo na umanjenje ugovorene naknade za vez.

²⁹ Iznimku bi predstavljala netočnost podataka koja je očita ili koja marini nije mogla ostati nepoznata. No, teret dokazivanja tad je na korisniku veza, koji osim toga treba dokazati i potreban stupanj krivnje marine sukladno 01 OUSV kl. 5. – 7.

3.3. Vez

Predloženi standardni OUU definiraju pojam veza u moru i suhog veza (01 OUSV kl. 3.1. i 3.2.) te propisuju da marina suvereno određuje mjesto za vez sukladno svom pravilniku o redu u luci i planu vezova te može u bilo kojem trenutku bez pitanja i odobrenja korisnika premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez unutar marine (01 OUSV kl. 3. i 3.3.). Također, za vrijeme izbjivanja plovila s veza marina može isto mjesto za vez privremeno ustupiti za smještaj drugog plovila (01 OUSV kl. 3.4.). S tim u vezi, korisnik veza dužan je prijaviti izbjivanje plovila koje traje dulje vrijeme (primjerice, klauzulama smo predvidjeli takvo izbjivanje dulje od 7 dana) te povratak plovila u marinu najkasnije 24 sata prije uplovljavanja sukladno klauzuli 01 OUSV 14.2. Takvo privremeno ustupanje veza drugom korisniku, odnosno izbjivanje plovila iz marine, bez utjecaja je na ugovorenu naknadu za stalni vez. Ove odredbe odgovaraju široko primijenjenoj praksi marina koje za vrijeme izbjivanja plovila sa stalnih vezova, osobito u nautičkoj sezoni, nužno trebaju raspolagati slobodnim vezovima za potrebe tranzitnog veza.

Sva navedena pitanja važno je predvidjeti u OUU zbog pravne sigurnosti jer su neka od njih bila predmet sudskih sporova i tumačenja u sudskoj praksi. U sporu u kojem je marina kao pružatelj usluge veza tužbom potraživala isplatu, korisnik veza kao tuženik u sporu se protivio tužbenom zahtjevu zato što je tijekom trajanja ugovora vez preuzela treća osoba. Istaknuo je da smatra da od trenutka kada je predmetni vez preuzela treća osoba više nije bio u ugovornom odnosu s marinom. Sud je presudio u korist marine i zaključio da sklapanjem ugovora o uporabi veza korisnik veza ne stječe pravo na korištenje određenog veza, nego pravo da mu marina osigura vez za vrijeme dok se plovilo nalazi u marini, pa nije od utjecaja na spor činjenica što je vez koristio drugi korisnik.³⁰ Navedeno proizlazi iz osnovnog koncepta nastalog i široko prihvaćenog u praksi domaćih i stranih marina, a koji je ugrađen i u prijedlog novih odredbi PZ-a u čl. 673.j st. 1. i 2. kojima se propisuje da se pružatelj usluge veza ugovorom o vezu obvezuje ustupiti vez korisniku veza na uporabu za smještaj određenog plovila pri čemu je pružatelj usluge veza ovlašten u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja korisnika veza premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez.³¹

30 Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, PŽ-8130/03, 22. studenog 2006.

31 Za opširniji komentar prijedloga ovih novih odredbi PZ-a vidi Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 59-60.

3.4. Naknada za vez

01 OUSV kl. 4. definira naknadu za vez kao cijenu koju korisnik veza plaća za usluge marine pružene temeljem ugovora o vezu. Znači, važno je da iznos naknade za vez obuhvaća cijenu svih usluga koje su ugovorene ugovorom o vezu. Primjerice, osim cijene za ustupanje mjesta za vez to može biti i cijena za nadziranje ili ispunjavanje drugih usluga i radova. OUU se ne bave pitanjem iznosa naknade za vez i njezina dospijeca. Iznos naknade utvrđuje se prema cjeniku usluga marine, a obračunava se, fakturira i dospijeva sukladno ugovoru o vezu. Mjesto za ugovornu odredbu kojom se definira iznos te način i dospijeeće plaćanja naknade za vez predvidjeli smo u MUV.

3.5. Obveze marine

3.5.1. Ustupanje i održavanje veza

Ustupanje i održavanje veza središnja je i najvažnija obveza marine. Ona je podudarna u svim kompletima OUU, a u pravilu oko nje se grade i s njom su povezani i svi ostali obvezni odnosi ugovornih strana iz ugovora o vezu.

01 OUSV kl. 5.1. razrađuje sadržaj usluge, tj. obveze ustupanja i održavanja veza. Ova usluga uključuje sljedeće obveze marine:

1. ustupiti korisniku veza mjesto za siguran vez
2. održavati vez u sigurnom i ispravnom stanju
3. održavati uredno i u dobrom stanju luku, građevinske objekte u luci, lučku infrastrukturu i lučku opremu uključujući sustav prihvata i rukovanja otpadom s plovila te sustav protupožarne zaštite
4. održavati sigurnost i red u luci, uključujući sigurnosnu zaštitu i videonadzor lučkih objekata, gatova i druge imovine marine.

Znači, ova obveza marine uključuje tehničku i nautičku sigurnost i ispravnost veza, njegovo održavanje u ispravnom stanju, kao i održavanje ostale infrastrukture i opreme marine te reda i sigurnosti u luci. Sigurnost veza u nautičkom smislu znači da vez mora imati prikladan pristup, odgovarajuću dubinu mora, uobičajen i razuman razmak između plovila, tj. prikladnu širinu koja je na raspolaganju određenom plovilu tehničkih obilježja navedenih u ugovoru, odgovarajući položaj u odnosu na izloženost vjetru, valovima i morskim strujama i sl. Sigurnost veza u tehničkom smislu znači da vez ima odgovarajuće naprave i opremu potrebnu za sigurno vezivanje (primjerice, sidreni blok, lanac, *mooring*-konope, bitve i sl.).³²

³² Ove karakteristike veza proizlaze i iz definicije veza u moru, vidjeti 01 OUSV kl. 3.1.

Usluga ustupanja mjesta za vez u marini uobičajeno uključuje i opskrbu plovila električnom energijom prema mogućnostima mreže i svježom vodom za uobičajene potrebe plovila, uporabu sanitarnih čvorova, radiosluzbu, službu informiranja o hidrometeorološkoj prognozi te sigurnosni nadzor i određenu razinu sigurnosne zaštite lučkih obala, gatova, objekata i druge imovine marine, a što svakako doprinosi i razini sigurnosti plovila, gostiju i njihove imovine koja se nalazi u marini.³³ Upravo u ovim specifičnim djelatnostima sastoji se dodatna vrijednost usluge veza plovila u marini u odnosu na uslugu veza u drugim vrstama luka nautičkog turizma, nautičkim dijelovima luka otvorenih za javni promet, sportskim lučicama i sl., pa je korisno tu obvezu i artikulirati u OUU (01 OUSV kl. 5.2.).

Prijedlogom izmjena i dopuna PZ-a iz 2018. kojima se normira ugovor o vezu, kao kogentna zakonska odredba uvodi se obveza pružatelja usluge veza da udovoljava pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu.³⁴ Nastavno na to, prema Prijedlogu zakona uvodi se znatno stroža ugovorna te izvanugovorna odgovornost pružateljima usluge veza koji nemaju valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima.³⁵ Osim toga, ako marina kao pružatelj usluge veza ne udovoljava spomenutim uvjetima, prema Prijedlogu zakona korisnik veza ima mogućnost jednostranog raskida ugovora i pravo na naknadu štete.

3.5.2. Nadzor plovila na vezu

Ogledne klauzule OUU koncipirane su tako da sadržaj obveze nadzora uključuje dva segmenta:

1. provjeru tzv. nautičke sigurnosti plovila na vezu i
2. sigurnosni nadzor nad plovilom radi prevencije kaznenih djela i prekršaja.³⁶

33 Opširnije o standardima sigurnosne zaštite u marinama vidi u poglavlju ove knjige: Pavliček, J., Razvoj sigurnosnih standarda u marinama, Barbić, J. (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 275-297.

34 Opširnije tumačenje cilja zbog kojeg se uvodi ova kogentna odredba i učinka koji se želi postići vidjeti u radu: Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 50-55.

35 Oni se mogu osloboditi odgovornosti za štetu koja korisniku veza ili trećim osobama nastane u vezi s ugovorom o vezu ako dokažu da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom korisnika veza učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta ili iz nepažnje, ili ako dokažu da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta.

36 01 OUSV kl. 6. uređuje obvezu nadzora plovila na vezu.

Provjera tzv. nautičke sigurnosti plovila na vezu podrazumijeva vanjski pregled i provjeravanje stanja plovila i njegove opreme koji uključuje kontrolu vodene linije, priveza, bokobrana i sl. Ove poslove u marini obavlja mornarska služba pod vodstvom kapetana marine, a faktično se obavljaju pregledom i provjerom s gata te uz pomoć videonadzora, elektroničke i informatičke podrške sustavu nadzora. Sigurnosni nadzor sukladno usvojenom planu sigurnosne zaštite marine radi prevencije i rane reakcije na kaznena i prekršajna djela usmjerena protiv imovine i osoba u marini, marina može povjeriti trećim osobama koje se profesionalno bave pružanjem zaštitarskih usluga.³⁷

Na ovom mjestu treba istaknuti da se u proces nadziranja plovila s vremenom implementiraju nove tehnologije. Primjerice, koriste se uređaji koji omogućuju ranu detekciju požara, prisutnost vlage u kaljuži broda i sl., a sve je to informatički podržano mogućnošću ranog dojavljivanja promjena na plovilu. Važno je to da su ogleadne klauzule OUU koncipirane tako da dopuštaju uvođenje novih tehnologija u obavljanju nadzora plovila na vezu. Prema tome, svaka marina treba prilagoditi sadržaj ove klauzule, kojom se definira obveza nadzora plovila na vezu, svojim protokolima i tehničkim i kadrovskim mogućnostima.

Pitanje trajanja obveze nadzora u oglednim OUU uređena je puno preciznije i jasnije nego što je to u postojećim OUU koje nalazimo u praksi hrvatskih marina. Nadzor plovila na vezu je vrlo specifična obveza, a njezina posebnost je u tome što se za vrijeme trajanja ugovora ta obveza sa stajališta marine više puta uključuje i prekida. Zbog toga je najvažnije razraditi pitanje u kojem trenutku prelazi rizik za nadzor s korisnika veza na marinu te kada se prekida marinina obveza da nadzire plovilo. 01 OUSV kl. 6.8. usuglašena je s prijedlogom zakonske odredbe koja govori o nadzoru plovila na vezu. U svakom slučaju obveza nadzora postoji uz uvjet da se plovilo nalazi na vezu i da na njemu ne borave korisnik veza ili osoba koje je on ovlastio. Obveza marine da nadzire plovilo na vezu prekida se svaki put kada su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na plovilo, a u tom trenutku marina se oslobađa svake odgovornosti za nadzor plovila, bez obzira na to nalazi li se plovilo u marini ili je u plovidbi. Obveza marine da nadzire plovilo na stalnom vezu nastavlja se povratkom plovila na vez i to u trenutku kada korisnik veza, ili osobe koje je on ovlastio da budu na plovilu, napuste plovilo.

Za rješenje pitanja kada se smatra da su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na plovilo, odnosno kada su napustili plovilo OUU nude četiri

³⁷ Vidi bilj. 33, *supra*.

opcije, a na svakoj pojedinoj marini je da u svoje OUU uvrsti onu opciju koja najbolje odgovara njezinoj poslovnoj praksi:

„*Opcija 1:* Smatra se da su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na plovilo kada su prijavili svoj dolazak u marinu, odnosno smatra se da su napustili plovilo kada su prijavili svoj odlazak iz marine.

Opcija 2: Smatra se da su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na plovilo kada su preuzeli ključeve i isprave plovila na recepciji marine, odnosno smatra se da su napustili plovilo kada su predali ključeve i dokumentaciju plovila na recepciji marine.

Opcija 3: Smatra se da su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na plovilo kada je njihov dolazak u marinu zabilježen u automatskom sustavu evidencije ulazaka u marinu, odnosno smatra se da su napustili plovilo kada je njihov odlazak iz marine zabilježen u automatskom sustavu evidencije izlazaka iz marine.

Opcija 4: Obveza marine da nadzire plovilo prestaje u trenutku kada mornarsko osoblje marine u redovitom uobičajenom obilasku primijeti da se korisnik veza ili osoba koju je on ovlastio nalazi na plovilu, a ponovno počinje kada mornarsko osoblje uoči da nitko ne boravi na plovilu.“

Preporuka je da se u OUU jasno odredi kada se smatra da je korisnik veza ili osoba koju je on ovlastio stupila na plovilo, ili da se to razradi internim protokolima marine. Međutim, ako postoji protokol u vezi toga kada se smatra da je plovilo predano pod nadzor, a kada nadzor prestaje, a njegove odredbe nisu prenesene u OUU ili ugovor o vezi, nužno je da korisnik veza bude upoznat sa sadržajem tog protokola. U protivnom, ako iz toga protokola proizlazi neka obveza za korisnika veza, a u ovom slučaju proizlazi obveza prijavljivanja dolaska i odlaska marini, osobito ako je riječ o potrošačkom ugovoru, moglo bi se govoriti o nepoštenoj ugovornoj odredbi.³⁸

U slučaju spora u vezi odgovornosti marine za nadzor, primjerice, ako se otvori pitanje zašto neke nepovoljne promjene na plovilu nisu uočene ranije, ili zašto neka promjena nije uopće uočena, treba znati da nadzor uključuje poduzimanje uobičajenih i razumnih mjera, pa se, primjerice, ne očekuje da mornari budu neprekidno prisutni na gatu i nadziru određeno plovilo. Znači, nadzor se vrši na

³⁸ Opširniji prikaz sudske presude Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev-244/2013 od 17. travnja 2013. u kojoj je sud tumačio koje pravne posljedice nastupaju zbog propusta korisnika veza u ispunjavanju obveze predaje plovila marini: Skorupan Wolff, V., *Odgovornost za krađu plovila na vezu i posljedice neispunjenja ugovorne obveze predaje plovila marini iz ugovora o vezi i čuvanju plovila* (prikaz presude), *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 56, br. 171, 2017., str. 218-221.

uobičajeni način i uobičajenom dinamikom. Što je to uobičajeni način i uobičajena dinamika određuju pravila struke i interni protokoli marine. Kao što je prethodno istaknuto, preporuka je da se u onim slučajevima u kojima se usluga i postupanje marine može detaljnije opisati i razraditi to i učini. Tako se postiže kvalitetnija operacionalizacija ugovora. Ako marina ima pisane protokole u pogledu nadzora u kojima se detaljno razrađuje postupanje mornara, kapetana i eventualno drugih zaposlenika, broj mornara u službi, postupci pri vršenju nadzora i sl. korisno je da su ti protokoli predočeni korisnicima veza. Ako ne postoje formalni protokoli, preporuka je da se oni ukratko opišu u općim uvjetima. To nudi veću pravnu sigurnost ugovornim stranama u slučaju spora oko činjenice koji je točno bio opseg i sadržaj obveze nadzora te kojom dinamikom je marina bila obvezna ispunjavati ovu obvezu.

Važno je u OUU razraditi obveze marine u slučaju da se pri ispunjavanju obveze nadziranja plovila na vezu uoče određene nepovoljne promjene. Obveze marine i daljnje postupanje ovise o pitanju o kakvim se promjenama u odnosu na plovilo radi, točnije, je li nužno hitno i neodgodivo postupanje, ili je riječ o promjenama i ugrozama koje ne zahtijevaju hitno postupanje, te jesu li te promjene uzrokovane kaznenim djelima ili prekršajima.

Ako je riječ o promjenama na plovilu, opremi ili priveznoj užadi koje utječu na sigurnost plovila na vezu ili ukazuju na rizik nastanka štete za plovilo, 01 OUSV kl. 6.5. propisuje da je u tom slučaju marina obvezna odmah obavijestiti korisnika veza. Ova je odredba logična, jer je obveza korisnika veza brinuti o plovilu pa on odlučuje koje poslove i mjere će poduzeti da se, primjerice, otklone kvarovi ili oštećenja na plovilu, zamijene dotrajali konopi, nadomjesto bokobrani i sl. Obveza obavještavanja proizlazi i iz općeg načela dužnosti suradnje ugovornih strana radi potpunog ispunjenja ugovornih obveza i ostvarivanja prava iz ugovora (ZOO, čl. 5.). Treba naglasiti da je obveza marine da obavijesti korisnika veza o uočenim nepovoljnim promjenama u stanju plovila neovisna o činjenici tko je kriv za nastupanje nepovoljnih promjena (korisnik veza, treća osoba, slučaj, viša sila ili marina). Krivnja je relevantna za pitanje odgovornosti i prava na naknadu štete. Ako, pak, promjena u stanju plovila ili privezne užadi zahtijeva hitno postupanje primjenjuje se 01 OUSV kl. 17. koja govori o hitnim nepredviđenim činjenjima.³⁹

Značajan problem za ugovorne strane su slučajevi sigurnosne ugroze imovine ili osoba u marini koji imaju narav prekršajnih ili kaznenih djela. Poseban slučaj

³⁹ Opširnije *infra* t. 3.11. Hitna nepredviđena činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu.

u tom smislu je i nestanak plovila s veza o kojem marina nije obavještena. Zbog toga ogledni OUU u posebnoj klauzuli reguliraju protokol postupanja marine u tim slučajevima (01 OUSV kl. 6.6. i 6.7.).

Naime, ako ispunjavajući obvezu nadzora marina uoči sigurnosne ugroze koje imaju narav kaznenog ili težeg prekršajnog djela protiv imovine i osoba u marini, dužna je o tome u najkraćem roku obavijestiti nadležna državna tijela (01 OUSV kl. 6.6.). Isto tako, ako izvan nautičke sezone ispunjavajući obvezu nadzora mornarsko osoblje marine uoči da je plovilo odsutno s veza dulje od 7 dana, a ona o toj odsutnosti nije bila uredno obavještena, dužna je o tome obavijestiti korisnika veza u najkraćem roku. Treba istaknuti da se ovakvo postupanje marine očekuje isključivo kad je riječ o razdoblju izvan nautičke sezone te u slučaju kad je plovilo odsutno s veza dulje od 7 dana, a korisnik veza nije o tome obavijestio marinu. Za vrijeme trajanja nautičke sezone uobičajena su učestala isplavljanja i kraća ili duža razdoblja u kojima plovilo nije na vezu, a istraživanjem poslovne prakse utvrđeno je da korisnici stalnih vezova u pravilu ne prijavljuju svako isplavljanje. Zbog takve prakse marinama je gotovo nemoguće u sezoni kontrolirati svako izbivanje plovila s veza. U svakom slučaju, ako utvrdi da odlazak plovila nije učinjen u suglasnosti s korisnikom veza, marina je nestanak plovila dužna odmah prijaviti nadležnim državnim tijelima te surađivati u njihovim daljnjim postupcima (01 OUSV kl. 6.7.).

Međutim, važno je naglasiti da sukladno 01 OUSV kl. 6.4. usluga nadzora plovila na vezu nema narav ostave plovila i ne podrazumijeva predaju plovila u posjed marine. Time se isključuje primjena odredbi o ostavi na ugovor o vezu i otklanjaju pogrešne konotacije koje je u praksi ugovor o vezu dobivao kada su se na pravni odnos stranaka iz ugovora o vezu primjenjivale odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi. U praksi je bilo primjera nerazumijevanja koncepta ugovora o vezu i poimanja njegovih objektivno i subjektivno bitnih sastojaka koji su rezultirali nejedinstvenom sudskom praksom i posljedično tome pravnom nesigurnošću.⁴⁰

3.5.3. Dodatne usluge i radovi

Kao što smo već prethodno pojasnili, subjektivno bitan sastojak ugovora o vezu može biti i ispunjavanje dodatnih usluga i radova. Radi jasnoće i pravne sigurnosti, kl. 7. propisuje da se obveze i odgovornost marine koje proizlaze iz pojedine dodatne usluge ili radova trebaju cijiniti prema pravnoj prirodi toga

⁴⁰ Vidjeti odluku u predmetu Trgovačkog suda u Rijeci, P-2590/1994, od 28. veljače 2007., opširnije prikazano *infra* bilj. 55.

posla, pa se sukladno tome na pravni odnos strana supsidijarno primjenjuju odgovarajuće zakonske odredbe za pojedine vrste ugovora. Primjerice, na poslove izbacivanja oborinskih voda iz plovila, provjetravanje unutrašnjosti plovila, kontrolu kaljuže, pokrivanje plovila ceradom (vlasništvo korisnika veza), punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti plovila, pranje trupa, usluge lučke dizalice ili *travel-lifta* i slično, na odgovarajući način primjenjuju se odredbe o ugovoru o djelu iz ZOO-a.

Preporuka je da se ugovorom o vezu ne ugovaraju serviserski i brodogradnjački radovi. Oni se u poslovnoj praksi hrvatskih marina u pravilu ugovaraju temeljem posebnog radnog naloga, znači zasebnog ugovora, a takvu praksu treba zadržati. To su poslovi koji po svom sadržaju i pravnoj prirodi ne spadaju u pravni okvir ugovora o vezu. Bitna razlika u odnosu na ugovor o vezu i usluge koje se pružaju u okviru tog ugovora jest da prilikom obavljanja serviserskih i brodogradnjačkih radova i usluga dolazi do predaje plovila u posjed izvođaču tih radova, a marina se u tom slučaju nalazi u pravnom položaju brodogradnjača iz čl. 430. st. 2. PZ-a. Važno je naglasiti da se Prijedlogom zakona o izmjenama i dopunama PZ-a iz 2018. proširuje definicija ugovora o preinaci i popravku broda i na radove održavanja, servisiranja te slične radove na plovilu ili njegovim dijelovima. Također, primjena odredbi o ugovoru o preinaci i popravku broda izričito se proširuje i na jahte i brodice. Prema tome, ako marina pruža usluge i radove održavanja ili servisiranja plovila, na te poslove treba supsidijarno primijeniti odredbe čl. 430. – 441. PZ-a o ugovoru o gradnji, preinaci ili popravku broda, a ne nove odredbe PZ-a o ugovoru o vezu.

3.6. Obveze korisnika veza

3.6.1. Uporaba veza prema ugovoru i namjeni

Propisivanjem obveze uporabe veza prema ugovoru i namjeni posebno se naglašava da korisnikove obveze izvire iz konkretnog ugovora i njegove pravne prirode te namjene nautičkog veza.⁴¹ Namjena veza je definirana klauzulom oglednih OUU koja govori o plovilu, jer je namjena veza njegova uporaba za smještaj ugovorom određenog plovila. Dodatno se u 01 OUSV kl. 8. konkretiziraju obveze korisnika veza te se određuje koji je stupanj pažnje korisnik dužan ulagati prilikom uporabe veza. Ovdje se radi o ugovorima koje sklapaju fizičke

⁴¹ Riječ je o primjeni temeljnog načela obveznog prava *pacta sunt servanda*, koje posebno artikulira i čl. 342. 1. ZOO-a.

ili pravne osobe koje nisu čarterske kompanije, pa se od njih očekuje da vez rabe pažnjom dobrog domaćina.⁴²

Posebno se propisuje da je korisnik veza dužan poštivati sve pozitivne propise, a to se primarno odnosi na propise o plovidbi, zaštiti okoliša, održavanju reda u luci, odredbe marininog pravilnika o redu u luci i plana za prihvatanje i rukovanje otpadom s plovnih objekata. Iako se pridržavanje pozitivnih propisa pretpostavlja samo po sebi kao obveza svakog subjekta, pa i izvan poslovnog odnosa, a *ignorantia iuris neminem excusat*, korisno je da se to u OUU posebno istakne jer se time upozorava korisnika veza na tu obvezu i naglašava se da ponašanje protivno tome predstavlja kršenje ugovora. Za marinu je važno da korisnik veza posjeduje sve propisane isprave plovila te da plovilom upravlja osoba koja je za to osposobljena i ovlaštena. Stoga se u 01 OUSV unosi kl. 8.1. po kojoj korisnik jamči da zadovoljava ta dva spomenuta uvjeta. Smisao ove klauzule također je poštivanje pozitivnih propisa o plovidbi.

Obveza korisnika veza koja se naglašava i u svim aktualnim OUU hrvatskih marina jest da privez plovila izvede stručno i pravilno. Međutim, naš je prijedlog da se u novim standardiziranim OUU ta obveza dodatno razradi. Tako 01 OUSV kl. 8.2. propisuje da plovilo mora biti privezano na sigurnom odstojanju od gata i s postavljenim bokobranima na bokovima i krmu plovila, a korisnik veza je dužan osigurati i održavati krmene – stražnje konopce za privez plovila na gat i bokobrane. Ova obveza čini cjelinu s obvezom održavanja i opremanja plovila.⁴³

Jasan je cilj propisivanja ove obveze korisnika veza. Nestručno i nepravilno izveden privez plovila može ugroziti plovilo koje je predmet ugovora o vezi, ali može dovesti i do oštećenja ili uništenja drugih plovila u marini, lučkih postrojenja i opreme, ugroziti život i zdravlje ljudi i sl. Korisnik veza odgovara za štetu koja nastane kao posljedica nestručnog i nepravilno izvedenog priveza prema posebnim pravilima o odgovornosti brodar, tj. vlasnika odnosno korisnika jahte ili brodice za štete koje jahta odnosno brodice prouzroči operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima te drugim objektima u luci (PZ, čl. 811.), zatim za štete uslijed sudara s drugim plovnim objektima (PZ, čl. 748. i dalje), štete uslijed onečišćenja morskog okoliša (PZ, čl. 812., čl. 823.a i dalje), štete uslijed smrti i tjelesne ozljede trećih osoba (PZ, čl. 810.), štete i troškove u vezi uklađanja ili vađenja podrtine (PZ, čl. 840.a i dalje), uz odgovarajuću primjenu

42 Drugačiji stupanj pažnje zahtijeva se za charter kompanije, riječ je o pažnji dobrog gospodarstvenika, opširnije *infra* t. 5. Opći uvjeti ugovora o stalnom vezi u marini za plovila u charteru.

43 Opširnije *infra* t. 3.6.2. Održavanje i opremanje plovila.

pravila o ograničenju odgovornosti broдача (PZ, čl. 385. i dalje).⁴⁴ Važno je naglasiti da se odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broда i broдача, uključujući i odgovornost za sudar, primjenjuju na sve plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjenu (PZ, čl. 748., čl. 809. st. 1.).⁴⁵

Propust korisnika veza u ispunjavanju obveze da privez plovila izvede stručno i pravilno, posebno ako se dokaže da je šteta posljedica nedostatka bokobrana, pucanja ili odvezivanja krmenog konopa kojim je plovilo privezano za gat odnosno ponton, jedan je od razloga za isključenje odgovornosti marine.⁴⁶

Štetni događaji u marinama nerijetko se događaju prilikom uplovljavanja i pristajanja na vez ili isplovljavanja, pa je korisno da marine u svojim OUU pridrže pravo na izdavanje uputa korisnicima vezova, tj. voditeljima plovila prilikom pristajanja i isplovljavanja u okviru svojih javnih ovlasti tijela koje upravlja lukom.⁴⁷ 01 OUSV kl. 8.3. posebno ističe obvezu korisnika veza da postupa po uputama marine ako su takve upute izdane. To znači da se propisivanjem ove obveze korisnika veza ni u kojem slučaju ne implicira da je marina dužna izdavati takve upute korisniku. Na tragu općih načela pomorskog prava prema kojima za nautičku grešku uvijek odgovara broдар, 01 OUSV kl. 8.3. propisuje da korisnik veza u svakom slučaju, pa i kad postupa po uputama marine, snosi svu odgovornost za upravljanje plovilom. Ovom ugovornom odredbom kojom se propisuje obveza korisnika veza da postupa po uputama marine štiti se javni interes sigurnosti plovidbe u akvatoriju luke, uključujući sigurnost drugih plovila u luci, sprječavanje opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, opremu i infrastrukturu luke. Naime, obveza i zadaća marine je briga o održavanju reda u luci, što uključuje i prevenciju pomorskih nesreća poput sudara plovila, udara plovila u obalu i sl.⁴⁸

Protivno ugovoru o vezu i namjeni veza smatra se i naplatno ili besplatno prepuštanje veza trećoj osobi na uporabu. Stoga se to posebno propisuje u ogleđnim klauzulama OUU koje govore o obvezi uporabe veza prema ugovoru i namjeni (01 OUSV kl. 8.6.). Odredbu kogentne pravne prirode u pogledu prepuštanja veza trećima na uporabu sadrži i nacrt zakonskih odredbi o ugovoru o vezu. Riječ je o tome da je korisniku veza zabranjeno trgovanje vezom, tj. komercijalno

44 Opširnije o građanskopravnoj odgovornosti vlasnika odnosno korisnika jahte ili brodice za štetu vidi Ćorić, D., Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broда i broдача na jahte i brodice, *Poređbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 131-147.

45 Opširnije Skorupan Wolff, Padovan, Obveze korisnika veza..., *op. cit.*, str. 359.

46 Vidjeti 01 OUSV kl. 15.6., opširnije *infra*.

47 Opširnije o javnim ovlastima koncesionara marine vidi Petrinović, R.; Mandić, N., Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125-135.

48 Skorupan Wolff, Padovan, Obveze korisnika veza..., *op. cit.*, str. 360.

eksploatiranje veza tako da se korisnik veza pojavljuje u ulozi osobe koja ustupa vez trećemu na uporabu uz naknadu. Drugim riječima, nije dopušten tzv. podnajam veza. Jasan je smisao ovog zakonskog rješenja i odredbe oglednih OUU, a on proizlazi iz posebnosti ugovora o vezu. Specifičnost pravnog položaja pružatelja usluge veza jest da on treba imati valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu. U pogledu vezova u moru i suhih vezova na pomorskom dobru takva zabrana uvjetovana je upravno-pravnim odredbama o gospodarskom korištenju pomorskog dobra (Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama, čl. 2., 6., 7., 16. i drugi)⁴⁹, a u pogledu djelatnosti pružanja usluge veza upravno-pravni propisi o pružanju usluga u nautičkom turizmu dopuštaju bavljenje takvom djelatnošću samo pružateljima usluge koji ispunjavaju posebno propisane uvjete (Zakon o pružanju usluga u turizmu, čl. 84. – 89.)^{50,51} Korisnik veza ne može se naći u ulozi pružatelja usluge veza, čak i ako se radi o nenaplatnom ustupanju veza trećemu na uporabu zbog toga što se temeljem ugovora o vezu ne ispunjavaju samo privatnopravne obveze koje pružatelj usluge veza preuzima sklapanjem ugovora o vezu, već su posebno važne njegove javnopravne ovlasti u pogledu upravljanja lukom, redom u luci i sigurnosti plovidbe.⁵² Dakle, pružatelj usluge veza ne može ugovorom o vezu, kao građanskopravnim ili trgovačkim ugovorom sklopljenim s korisnikom veza, prenijeti na korisnika veza javnopravna ovlaštenja tijela koje upravlja lukom, niti ga može ovlastiti da iskorištava vez tako da ugovorom o vezu s njim ugovori da korisnik veza može tržiti vezom ili ga davati na besplatnu uporabu trećim osobama. Ovlaštenje za obavljanje te djelatnosti može se pribaviti samo u posebnim upravnim postupcima u okviru kojih se stječe valjana pravna osnova za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu.⁵³

Pored zabrane prepuštanja veza trećoj osobi na uporabu (01 OUSV kl. 8.6.), ogledni OUU propisuju još dvije zabrane korisniku veza, a to je zabrana da preinačuje ili doraduje opremu i instalacije veza (01 OUSV kl. 8.4.) te zabrana korištenja u komercijalne svrhe bilo kojeg dijela luke, objekata, plovila ili vozila koja se nalaze u marini, osim ako za takvu vrstu aktivnosti ne postoji poseban ugovor

49 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 126/2011, 56/2016 (u nastavku: ZPDML).

50 Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017 (u nastavku: ZPUT).

51 Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 70.

52 Skorupan Wolff, Padovan, Obveze korisnika veza..., *op. cit.*, str. 345.

53 Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 70.

o poslovnoj suradnji između marine i korisnika veza (01 OUSV kl. 8.5.). Jasan je razlog zašto su ove klauzule uvrštene u OUU. Primarno je riječ o zaštiti sigurnosti u marinama, zaštiti od požara, zaštiti tehničkih standarda ispravnosti i sigurnosti veza, lučkih postrojenja i sl. Ovdje također vrijedi prethodno istaknuti argument da je isključivo marina kao koncesionar i pružatelj usluge veza odgovorna za sigurnost i ispravnost veza i infrastrukture marine pa tako i za svu opremu i instalacije.⁵⁴ I konačno, kao što je već pojašnjeno, dijelovi luke kao pomorskog dobra ne smiju se komercijalno iskorištavati bez valjane pravne osnove sukladno ZPDML-u te drugim važećim propisima o koncesijama na pomorskom dobru.

3.6.2. Održavanje i opremanje plovila

Obveze strana iz ugovora o vezu balansirane su tako da marina preuzima brigu o vezu, a korisnik veza o plovilu koje je predmet ugovora o vezu. Dakle, konceptijski gledano obveza opremanja i održavanja plovila na strani je korisnika veza. Posebno artikuliranje obveze korisnika veza koji je dužan za vrijeme trajanja ugovora održavati plovilo i njegovu opremu važno je iz razloga pravne sigurnosti. U praksi je bilo primjera nerazumijevanja koncepta ugovora o vezu i poimanja njegovih objektivno i subjektivno bitnih sastojaka koji su rezultirali nejedinstvenom sudskom praksom te posljedično pravnom nesigurnošću.⁵⁵

01 OUSV kl. 9.1. određuje opseg ove obveze korisnika veza. Odgovarajuća odredba nalazi se i u novom čl. 673.p PZ-a prema Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz kolovoza 2018. Održavanje plovila i opreme uključuje: a) održavanje plovila i njegove opreme u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu sukladno važećim propisima⁵⁶ i b) opremanje plovila

⁵⁴ Skorupan Wolff, Padovan, *Obveze korisnika veza...*, *op. cit.*, str. 346.

⁵⁵ Primjerice, u sporu nastalom iz ugovora o vezu u kojem korisnik veza potražuje naknadu štete od marine zbog oštećenja plovila na vezu sud je, među ostalim, istaknuo da je marina bila dužna poduzimati sve radnje koje su potrebne da se plovilo vrati korisniku veza u stanju u kojem je bilo primljeno. Marina kao tuženik u sporu istaknula je da je tužitelj bio dužan predati pisanu narudžbu svih usluga koje je želio da se izvrše na plovilu, a koje proizlaze iz djelatnosti marine. Sud nije prihvatio takav stav marine i zaključio da je marina niz radnji kao što su konzervacija motora, skidanje s broda akumulatora i njihovo čuvanje na suhom i u zatvorenom prostoru s povremenim punjenjem i pražnjenjem, korištenje kaljužne pumpe, odvrtnje čepa za otjecanje vode i dr. trebala izvršavati bez upute tužitelja jer je riječ o osnovnim djelatnostima tuženika. Odluka Trgovačkog suda u Rijeci, P-2590/1994, od 28. veljače 2007. 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, uopće nije nužno da se u marinama pružaju usluge održavanja i servisiranja plovnih objekata. Vidi Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008, u dijelu u kojem se govori o minimalnim uvjetima koje moraju zadovoljavati luke nautičkog turizma.

⁵⁶ Sposobnost brodice i jahte za plovidbu definirana je u čl. 111. PZ-a.

odgovarajućim konopima za privez, bokobranima i kvalitetnom ceradom te brigu o njihovom redovitom održavanju i zamjeni prema potrebi za sve vrijeme trajanja ugovora o vezu.

Ogledni standardni OUU detaljnije razrađuju koju opremu plovilo obvezno mora imati (01 OUSV kl. 9.2., 9.3. i 9.4.). Riječ je o obaveznom opremanju plovila: protupožarnim sredstvima koja će efikasno djelovati na samom plovilu, s tim da plovilo mora imati barem jedan sustav za automatsko gašenje požara u motornom prostoru, eko-spužvu u kaljuži broda ili sličnu napravu koja prikuplja onečišćenja koja sustavom pražnjenja mogu dospjeti neposredno u more. Ovdje spada i opremanje plovila ispravnim i standardiziranim vodovodnim priključkom i crijevom te kabelom i priključkom za spajanje na energetski ormarić.

Obveza održavanja plovila i opreme uključuje i obvezu korisnika veza da prije svakog napuštanja plovila isključi i odspoji sve električne kablove i vodovodne priključke. U protivnom, marina može sama isključiti priključke bez prethodne obavijesti. Ova obveza je u izravnoj funkciji prevencije nastanka požara ili drugih mogućih šteta na plovilu. Treba istaknuti da se propuštanje ove obveze može smatrati nemarnim i nestručnim postupkom korisnika veza, posade ili drugih osoba koje korisnik veza ovlasti da koriste plovilo, a ako je takav postupak u uzročnoj vezi s nastalom štetom može biti razlog i za isključenje odgovornosti marine prema kl. 15.6.

Također, ako postoji uzročna veza između štete i neopremljenosti ili neodržavanosti plovila ili opreme, može se tumačiti da je korisnik prekršio ovu ugovornu obvezu, a njezino kršenje za korisnika veza ima dalekosežne posljedice. Naime, marina se može osloboditi odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu ako dokaže da je šteta posljedica neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti plovila ili opreme te nedostatka bokobrana, pucanja ili odvezivanja krmenog konopa kao i za štetu koja je posljedica nestručno izvedene ili dotrajale električne, plinske ili vodovodne instalacije na plovilu, odnosno instalacije od plovila do priključka na gatu.⁵⁷ Na tom tragu je i aktualna poslovna praksa.⁵⁸

⁵⁷ 01 OUSV kl. 15.6., opširnije *infra* t. 3.8. Isključenje odgovornosti marine.

⁵⁸ U postupku u kojem je tužitelj potraživao naknadu štete od marine utvrđeno je da je zbog nekorištenja i neodržavanja plovila došlo do propadanja drvene konstrukcije plovila. Marina (tuženik) je poduzela sve mjere kako bi zaštitila imovinu tužitelja i spriječila potonuće plovila te je plovilo izvadila iz mora i smjestila na suhi vez. Korisnik veza u sporu nije dokazao postojanje pretpostavki za odštetnu odgovornost marine prema ugovoru o vezu. Ugovorom o vezu isključena je obveza marine da naknadi štetu na plovilu nastalu uslijed neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti i dotrajalosti plovila, a ugovorom nije utvrđena obveza marine da održava tužiteljevo plovilo. Tužitelj nije dokazao niti pretpostavke za izvanugovornu odgovornost marine. Oduka Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev-778/2014, 8. siječnja 2015.

Osim toga, marina ima pravo jednostrano raskinuti ugovor ako korisnik veza krši obvezu održavanja i opremanja plovila.⁵⁹

U cilju prevencije nastanka štete na plovilu, opremi i inventaru 01 OUSV kl. 9.7. propisuje dužnost korisnika veza da svu pokretnu opremu i inventar plovila te osobne stvari posade i osoba koje na njemu borave drži zaključane u zatvorenom prostoru plovila.

3.6.3. Obavljanje radova u marini

Detaljno razrađenom klauzulom 10. uređuje se pitanje obavljanja radova u marini. Općenito, radove mogu obavljati serviseri, brodopopravljači i drugi pružatelji sličnih usluga: a) koji imaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom ili b) koji nemaju takav ugovor s marinom, a angažira ih korisnik veza po svom izboru uz suglasnost marine. U poslovnoj praksi u pravilu se radi o radovima održavanja, pranja, čišćenja, servisiranja, opremanja, opskrbe, popravljanja plovila, njegova pripremanja za plovidbu i raspremu i sl. Razlozi zbog kojih je važno urediti ovo pitanje su sigurnosni te komercijalni jer marina ostvaruje prihod od naknade za obavljanje komercijalne djelatnosti u krugu marine, a ujedno je dužna plaćati koncesijsku naknadu za komercijalno iskorištavanje pomorskog dobra. 01 OUSV kl. 10. predviđa dvije opcije za uređenje ovog pitanja, a marinama se prepušta da se opredijele za jednu od njih, jer se ove dvije opcije međusobno isključuju.

Opciju 1 će u svoje OUU uvrstiti one marine kojima je cilj da korisnik veza za vrijeme boravka plovila u marini koristi isključivo usluge onih serviseri i brodopopravljača koji imaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom. Međutim, u ovom slučaju potrebno je predvidjeti iznimku od tog pravila, pa je oglednim OUU propisano da korisnik veza može uz odobrenje marine za pojedine poslove angažirati pravne i fizičke osobe koje nemaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom. Primjerice, može se raditi o vrsti radova koju serviseri, brodopopravljači ili drugi pružatelji sličnih usluga koji imaju ugovor s marinom ne nude. Odluka o tome hoće li se dati odobrenje za rad trećim osobama u diskreciji je marine i može biti motivirana njenom komercijalnom politikom.

U svakom slučaju, neovisno o tome koji se serviser, brodopopravljač ili pružatelj slične usluge angažira, svi radovi moraju se obavljati isključivo u za to određenom prostoru u marini i u skladu s pravilnikom o redu u luci i planom prihvata i rukovanja otpadom.

⁵⁹ Opširnije *infra* t. 3.15. Prestanak, raskid i otkaz ugovora o vezu.

Opcijom 2 predviđeno je da korisnik veza može za vrijeme boravka plovila u marini koristiti usluge serviser, brodopopravljača i drugih pružatelja sličnih usluga po svom izboru. Za taj slučaj propisani su posebni uvjeti pod kojima je korisniku veza to dopušteno te slučajevi u kojima marina može uskratiti dozvolu za rad trećoj osobi – pružatelju usluge u marini.

Marina može uskratiti dozvolu za rad trećoj osobi pružatelju usluge koji nije platio ili od ranije duguje naknadu za obavljanje radova, za kojega joj je poznato da ne poštuje pravila marine i mjerodavne propise, da od ranije postoje pritužbe korisnika marine na njegov rad, ili iz drugog sličnog razloga. Treća osoba pružatelj usluge koji radi po nalogu korisnika veza mora imati pisano ovlaštenje korisnika veza za obavljanje radova na plovilu i za preuzimanje ključeva s recepcije marine, ako je takva predaja ključeva ugovorena. U protivnom, marina će mu uskratiti dozvolu za rad i predaju ključeva.

3.6.4. Dokumentacija, vlasništvo i posjed plovila

Za marinu je posebno važno da raspolaže dokumentacijom o plovilu koja je važna za ugovorni odnos te da ona bude potpuna i ažurna. Stoga je ugovorom o vezu važno jasno propisati koju dokumentaciju je korisnik veza dužan predati marini prilikom sklapanja ugovora te da ju mora tijekom trajanja ugovora po potrebi ažurirati. Radi se o dvije skupine isprava, a to su: a) isprave plovila i važeće police osiguranja za plovilo koje je predmet ugovora⁶⁰ te b) isprave kojima se identificira vlasnik plovila i dokument kojim osoba koja nije vlasnik, a pojavljuje se u ulozi korisnika veza, dokazuje pravni temelj za posjed plovila. Kao dokaz za valjani pravni temelj za posjed plovila može služiti ugovor o zakupu, ugovor o *yacht managementu*, ugovor o *leasingu* i sl. U dokumentaciju koju je korisnik veza dužan predati marini ubrajaju se i potrebna ovlaštenja vlasnika i hipotekarnog vjerovnika izdana korisniku veza za sklapanje ugovora o vezu za njihov račun te punomoći trećim osobama za pristup plovilu ili njegovu uporabu.

Sa stajališta marine, jedna od najvažnijih obveza korisnika veza je da bez odlaganja obavijesti marinu o svakoj promjeni osobnih podataka, podataka za kontakt, podataka o statusu pravne osobe korisnika veza, o osobi ovlaštenoj za zastupanje korisnika veza, podataka o vlasništvu, menadžmentu, upisu i zastavi plovila, podataka o hipotekarnom vjerovniku, tehničkih podataka o plovilu i njegovoj namjeni te drugih okolnosti značajnih za plovilo i njegov boravak u

⁶⁰ Vidjeti *supra* t. 3.2. tumačenje 01 OUSV kl. 2.1. koja govori o plovilu. Pretpostavlja se točnost podataka o plovilu koje je korisnik veza dao marini te ih marina nije dužna provjeravati.

marini. Stoga se to propisuje u 01 OUSV kl. 11.2. Marina se treba zaštititi za slučaj da korisnik veza ne ispuní ovu obvezu, pa je stoga predviđeno da se za potrebe dokazivanja valjanog pisanog obavještanja korisnika veza o činjenicama i okolnostima relevantnim za ispunjavanje obveza marine iz ugovora o vezu smatraju valjanima posljednja poznata adresa i podaci za kontakt korisnika veza odnosno njegova zastupnika. Dakle, ako korisnik veza propusti obavijestiti marinu o promjeni adrese prebivališta/sjedišta ili podataka za kontakt, to je na njegov rizik. Također, važnost ove obveze korisnika veza dodatno se osnažuje klauzulom po kojoj se marina može osloboditi odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu ako dokaže da je šteta posljedica neistinite, netočne ili nepotpune informacije koju je dao korisnik veza, a tiče se plovila ili njegovog boravka na vezu (01 OUSV kl. 15.6.).

01 OUSV kl. 11.3. propisuje da je korisnik veza dužan ključeve i isprave plovila predati marini prilikom predaje plovila pod nadzor marine. Naravno, ova klauzula se primjenjuje samo ako su stranke kao subjektivno bitan sastojak ugovora ugovorile nadzor plovila na vezu te se sporazumjele da obveza nadzora počinje u trenutku kada korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti preuzme ključeve i isprave plovila na recepciji marine, odnosno prestaje kada preda dokumentaciju i ključeve na recepciji. Riječ je o ugovaranju opcije 2 iz 01 OUSV kl. 6.8. U svim ostalim slučajevima korisnik veza dužan je osigurati da se originali isprava plovila uvijek nalaze na plovilu ili da se predaju marini ako je tako izričito ugovoreno, a predaja ključeva marini tada nije obveza korisnika veza, ali se ona može posebno ugovoriti kao dodatna usluga marine (01 OUSV kl. 11.3.).⁶¹

Ugovorom o vezu koji uključuje obvezu nadzora plovila na vezu može se predvidjeti obveza korisnika veza da sastavi popis inventara i opreme i preda ga marini koja ga zatim ovjerava. Ova obveza uključuje i obvezu prijave naknadnih izmjena i dopuna toga popisa. Međutim, radi pravne sigurnosti posebno je važno u OUU propisati da u tom slučaju čin sastavljanja liste inventara i njegova predaja marini nema značaj sporazuma strana o predaji stvari u ostavu, već isključivo služi za potrebe lakšeg dokazivanja štete na plovilu i opremi te utvrđivanja njena opsega i visine, ako do takve štete dođe za vrijeme ugovora o vezu i marini na obavljanja obveze nadzora nad plovilom. Također, takva ugovorna klauzula nema učinak presumpcije postojanja odgovornosti marine za štetu na plovilu nastalu tijekom nadzora (01 OUSV kl. 11.4.).⁶²

⁶¹ Opširnije *infra* t. 6. i 7. kod tumačenja modela ugovora o vezu.

⁶² O odgovornosti za nadzor vidjeti *infra* t. 3.7.2.

3.6.5. Osiguranje plovila

Osiguranje plovila detaljno se uređuje u 01 OUSV kl. 12. Preporuka je da marine u svojim OUU propišu da je korisnik veza obvezan održavati na snazi primjereno osigurateljno pokriće:

- a) za štete na trupu, stroju i opremi plovila (kasko)
- b) obvezno osiguranje odgovornosti i
- c) dobrovoljno osiguranje odgovornosti prema trećima barem do 1 milijun EUR po događaju.

Dakle, marina bi trebala vez uvjetovati važećom policom uobičajenog punog kasko osiguranja plovila, obveznog osiguranja odgovornosti vlasnika odnosno korisnika plovila i dobrovoljnog osiguranja odgovornosti prema trećima te kontinuiranom obvezom korisnika veza da takvo osiguranje održava na snazi i redovito obnavlja. 01 OUSV kl. 12. predviđa obvezu korisnika veza da marini redovito dostavlja primjerke važećih policia osiguranja i da je obavijesti o svakoj bitnoj promjeni u osigurateljnom pokriću. Marina bi, stoga, trebala redovito, a u svakom slučaju prilikom obnove ugovora o vezu, provjeriti valjanost tih osiguranja temeljem ažuriranih potvrda o osiguranju ili preslika policia osiguranja za sljedeće ugovorno razdoblje. Pritom bi trebala pripaziti da eventualno ugovorene odbitne franšize nisu previsoke, pa smo predvidjeli, primjerice, najvišu franšizu od 1000 EUR po štetnom događaju kod dobrovoljnog osiguranja odgovornosti prema trećima. Nadalje, osigurana svota za trup, stroj i opremu plovila na kasko polici trebala bi biti jednaka ili veća od novonabavne ili procijenjene stvarne vrijednosti plovila.

Obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika/korisnika plovila mora biti sukladno mjerodavnim zakonskim propisima. Tako je za brodice na motorni pogon i jahte hrvatske zastave propisano obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika odnosno korisnika plovila za štetu uslijed tjelesne ozljede ili smrti osoba koje se nalaze izvan osiguranog plovila, izuzev osoba na drugom plovnom objektu, i to prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu⁶³ (u nastavku ZOOP). Propisani obvezni limit osiguranja po ZOOP-u je 3 500 000 HRK, a osiguranje mora biti ugovoreno bez franšize. Međutim, kako je opseg ovog osiguranja odgovornosti vrlo uzak jer ono efektivno pokriva samo odgovornost za tjelesnu ozljedu ili smrt kupaca, daskaša, ronioca i sl., tj. fizičkih osoba koje se nalaze u moru ili na obali, važno je da korisnik veza ima i primjereno dobrovoljno osiguranje odgovornosti vlasnika odnosno korisnika plovila za štetu koju plovilom prouzroči trećima.

⁶³ Narodne novine br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014.

Dobrovoljno osiguranje odgovornosti trebalo bi uključivati odgovornost za štete uslijed tjelesne ozljede ili smrti trećih osoba, uključujući i za slučaj sudara plovila, kao i za štete na imovini marine, njenih zaposlenika i trećih osoba, odgovornost za uklanjanje podrtine i za onečišćenje mora gorivom iz brodskih tankova. Naša je preporuka da ovo osiguranje odgovornosti bude do osigurane svote od minimalno 1 000 000 EUR po štetnom događaju, ali u svakom slučaju, taj limit osiguranja odgovornosti trebao bi odgovarati vrsti i dimenzijama plovila, budući da procjena rizika odgovornosti uvelike ovisi o vrsti pogona, tonaži, materijalu gradnje, najvećoj brzini itd. Primjerice, motorne megajahte svakako bi trebale imati viši limit osiguranja odgovornosti od jedrilica. Limit dobrovoljnog osiguranja odgovornosti trebao bi pokrivati ukupan iznos maksimalnog fonda ograničenja odgovornosti brodarka.⁶⁴ Međutim, treba napomenuti da se nacionalni propisi o obveznom osiguranju razlikuju, pa je moguće da kod plovila pod stranom zastavom polica obveznog osiguranja odgovornosti vlasnika odnosno korisnika plovila obuhvaća veoma širok opseg pokrića koji uključuje sve ovdje navedeno, uz dovoljno visoke osigurane svote i primjerene odbitne franšize. U tom slučaju, naravno, suvišno bi bilo tražiti i dodatnu policu dobrovoljnog osiguranja odgovornosti. I konačno, prema čl. 747.a – 747.d PZ-a i Direktivi 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine, megajahte čija bruto tonaža iznosi 300 tona ili više moraju imati potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorske tražbine navedene u Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. do svota osiguranja jednakih iznosima ograničenja odgovornosti navedenih u Protokolu iz 1996. na tu konvenciju. Osim toga, za megajahte bruto tonaže 300 tona ili više propisano je obvezno osiguranje za pokriće troškova lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine sukladno čl. 840.p PZ-a i prema Međunarodnoj konvenciji o uklanjanju podrtina, 2007. iz Nairobija.⁶⁵ Dakle, prilikom ugovaranja veza marina bi trebala provjeriti osigurateljnu dokumentaciju i u svakom pojedinom slučaju procijeniti je li važeće pokriće primjereno, pa tek kada utvrdi da postoje sva potrebna osiguranja sklopiti ugovor o vezu. Neosigurana plovila predstavljaju znatno veći rizik⁶⁶ za marinu, ostala plovila i imovinu u marini kao i

64 Više o odgovornosti vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte po PZ-u i novim prijedlozima izmjena i dopuna PZ-a, vidi Čorić, Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda..., *op. cit.*

65 Konvencija iz Nairobija je u Hrvatskoj na snazi od 11. listopada 2017. Vidi <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202018.pdf>, stranica posjećena 30. prosinca 2018.; Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine, Narodne novine br. 3/2017.

66 Opširnije o ulozi pomorskog osiguranja u sigurnosti plovidbe i zaštiti morskog okoliša vidi Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti

za osobe koje borave ili rade u marini, te bi se u poslovnoj praksi trebala smatrati neprihvatljivima, i to bi trebao biti standard ponašanja marine kao dobrog gospodarstvenika, odnosno dobrog stručnjaka.⁶⁷

3.6.6. Plaćanje naknade za vez

Ogledni OUU ne bave se detaljnim razrađivanjem obveze plaćanja naknade za vez jer je utvrđeno da je praksa marina prilično raznolika u pogledu tog pitanja. Visinu naknade, način i dospijeće plaćanja treba svaka marina urediti ugovornim obrascem. Međutim, smatramo da je u OUU važno propisati da obveza plaćanja naknade za vez postoji neovisno o tome rabi li korisnik vez za vrijeme trajanja ugovora, tj. naknada za vez duguje se i za vrijeme izbjivanja plovila s veza, pa i onda kada marina privremeno ustupi vez za smještaj drugog plovila sukladno klauzuli kojom se uređuju relevantna pitanja koja se odnose na vez (01 OUSV kl. 3.4.). To je predviđeno u 01 OUSV kl. 13. Time se otklanja mogućnost da korisnik ističe da nije konzumirao uslugu veza u određenom razdoblju ili da je vez bio ustupljen za smještaj drugog plovila, pa da s tog osnova ne duguje naknadu ili duguje samo dio naknade. Ovo pitanje bilo je predmet sudskog spora, pa ga je radi pravne sigurnosti važno ugovornom klauzulom na opisani način nedvojbeno riješiti.⁶⁸

3.6.7. Ostale obveze korisnika veza

Ostale obveze korisnika veza obrađuju se u 01 OUSV kl. 14. Radi prevencije nastanka šteta u marini te održavanja reda i sigurnosti, za marinu je posebno važno propisati da je korisnik veza dužan pobrinuti se da posada i sve osobe koje ovlašćuje da koriste plovilo poštuju odredbe OUU, ugovora o vezu te pravilnika o redu u luci kao i plan za prihvat i rukovanje otpadom (01 OUSV kl. 14.4.).

i umjetnosti, Zagreb, 2012. Vidi također Padovan, A. V., Važnost pomorskog osiguranja u pravnoj zaštiti mora, Barbić, J. (ur.), *Pravna zaštita mora*, knjiga 35, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2017., str. 85-107.

67 Primjer takve prakse prema kojoj je za vez u marini nužno da plovilo bude osigurano kasko pokrićem i pokrićem odgovornosti prema trećima nalazimo u svim marinama obuhvaćenim terenskim istraživanjem na Malti.

68 Korisnik veza je u sporu tvrdio da ne duguje naknadu iz razloga što je marina tijekom trajanja ugovora vez prepustila na uporabu trećoj osobi te da zbog toga od trenutka kada je predmetni vez preuzela treća osoba više nije bio u ugovorom odnosu s marinom. Sud je usvojio tužbeni zahtjev i dosudio marini pravo na naknadu s obrazloženjem da marina može isto mjesto za vez privremeno ustupiti za smještaj drugog plovila. Odluka Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, presuda i rješenje broj PŽ-8130/03 od 22. studenog 2006. Vidjeti tekst uz bilj. 30.

Također, važno je propisati da je korisnik veza dužan prijaviti svoj dolazak ili uplovljavanje i svaki odlazak ili isplovljavanje marini na način predviđen protokolima⁶⁹ marine (01 OUSV kl. 14.1.). Marini je taj podatak važan iz više razloga: a) marina, ako procijeni da je to potrebno, primjerice, zbog loših vremenskih uvjeta, ili frekventnog prometa u luci, ili iz drugih razloga, može zahtijevati da korisnik prilikom vezivanja postupa po uputama marine, pa iz tog razloga mora biti upoznata kada on dolazi, b) ako je ugovoren nadzor plovila, za marinu je taj podatak važan jer obveza nadzora postoji uz uvjet da se plovilo nalazi na vezu te da korisnik veza ili osoba koju je on ovlastio ne boravi na plovilu, a prestaje između ostalog kada korisnik isplovi s plovilom iz marine, c) podatak je važan i za optimalno raspolaganje kapacitetom vezova marine, tako da za vrijeme izbjivanja plovila s veza marina može tim vezom raspolagati, primjerice, za potrebe tranzitnog veza.

Nadalje, u okviru ove klauzule (01 OUSV kl. 14.2.) govori se i o obvezi obavještanja marine o svakom izbjivanju plovila s veza koje će trajati duže od 7 dana te najaviti povratak plovila u marinu najkasnije u roku 24 sata prije povratka. Smisao ovih odredbi je jasan. U tom slučaju marina ima pravo dalje komercijalno iskorištavati vez, znači davati ga na uporabu drugim korisnicima vezova (vidi 01 OUSV kl. 3.4.), a kao što je istaknuto, izbjivanje plovila s veza je bez utjecaja na obvezu plaćanja ugovorene naknade za vez (vidi 01 OUSV kl. 13.). Navedeni rokovi smatraju se razumnima i uobičajeni su u aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina, ali ovdje su navedeni primjerom, pa ih svaka marina treba prilagoditi svojoj praksi.

3.7. Odgovornost marine za štetu

Oglednim OUU predviđaju se posebna pravila o odgovornosti marine za potrošačke i nepotrošačke ugovore. Potrošački ugovori su ugovori u kojima je korisnik veza fizička osoba koja ugovor o vezu sklapa izvan svoje trgovačke, obrtničke, poslovne ili profesionalne djelatnosti. Kada je riječ o potrošačkim ugovorima postoje kogentne norme Zakona o zaštiti potrošača i ZOO-a (čl. 402., 403. i 408.) od kojih se ne može ugovorom odstupiti.

Kod nepotrošačkih ugovora marina odgovara za štetu ako se dokaže da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje marine ili njezinih zaposlenika, a kod potrošačkih ugovora marina odgovara i za štetu koja je posljedica obične nepažnje. Dakle, kod potrošačkih ugovora ne može se isključiti odgovornost marine i njezinih zaposlenika za običnu nepažnju.

⁶⁹ Napomene vezane uz protokole marine vidi *infra* t. 5. Opći uvjeti ugovora o stalnom vezu u marini za plovila u čarteru.

Pored toga predviđaju se posebne klauzule i posebna pravila o ugovornoj odgovornosti za materijalne nedostatke veza, nadzor plovila na vezu i druge dodatne usluge i radove.

3.7.1. Odgovornost marine za materijalne i pravne nedostatke veza

Materijalni nedostaci veza postoje ako vez nije prikladan za sigurnu uporabu ili nije održavan tako da bude ispravan i siguran za sve vrijeme trajanja ugovora.⁷⁰ Znači, materijalni nedostatak veza će postojati ako je vez:

- a) ustupljen u stanju neprikladnom za sigurnu uporabu ili
- b) za vrijeme trajanja ugovora o vezu dospije u takvo stanje.

Kada je riječ o odgovornosti za materijalne nedostatke u ogleđnim OUU (01 OUSV kl. 15.1. i 15.2.) razlikuju se dvije vrste nedostataka veza, a posljedično tome razlikuje se i odgovornost marine za pojedinu od njih.

Ako je do štete došlo uslijed pucanja ili popuštanja *mooringa*, sidrenog bloka, sidrenog lanca, gata ili druge opreme i infrastrukture sustava priveza, kod potrošačkih i nepotrošačkih ugovora pretpostavlja se krivnja marine i njezina odgovornost za štetu (01 OUSV kl. 15.1.). Dakle, opisani materijalni nedostaci veza smatraju se toliko bitnima za ugovor o vezu da se pretpostavlja krivnja marine za nastalu štetu u slučaju da oni postoje, neovisno je li riječ o potrošačkom ili nepotrošačkom ugovoru. Marina se u takvom slučaju može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je postupala s dužnom pažnjom, tj. pažnjom dobrog stručnjaka⁷¹ da do takve štete ne dođe ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz 01 OUSV kl. 15.6.

Ako je do štete došlo uslijed ostalih materijalnih nedostataka veza, a to su sve ostale situacije koje nisu prethodno navedene, primjerice, neadekvatnost protupožarne zaštite ili pristupa do veza, greška u energetsom ormariću, neprimjerenog razmaka među plovilima i sl., razlikuju se pravila o odgovornosti za štetu kod potrošačkih i nepotrošačkih ugovora. Kod potrošačkih ugovora također se pretpostavlja krivnja marine, a kod nepotrošačkih ugovora teret dokazivanja je

70 Prijedlogom izmjena i dopuna PZ-a iz 2018. posebno se normira odgovornost za materijalne nedostatke veza, a odredbe OUU su usklađene sa zakonskim uređenjem ovog pitanja. O tumačenju zakonskih rješenja za odgovornost za materijalne nedostatke veza opširnije u radu Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 64-66.

71 U prijedlogu novog čl. 673.I PZ-a propisuje se da je pružatelj usluge veza dužan korisniku veza ustupiti mjesto za siguran vez te pažnjom dobrog stručnjaka održavati vez tako da bude ispravan i siguran. Opširnije obrazloženje prijedloga ove zakonske odredbe vidi u Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 63.

na korisniku veza pa on treba dokazati: 1. da je šteta nastala u marini, 2. uzročnu vezu između štete i materijalnog nedostatka veza i 3. namjeru ili krajnju nepažnju marine ili njezinih zaposlenika. Marina se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je postupala pažnjom dobrog stručnjaka ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz 01 OUSV kl. 15.6. Treba naglasiti da odgovornost marine uključuje odgovornost za štetu nastalu kao posljedica materijalnih nedostataka veza i za štetu nastalu kršenjem ugovornih obveza iz 01 OUSV kl. 5.1. i 5.2.⁷²

Ako bi se radilo o neispravnosti ili nesigurnosti veza koja proizlazi iz nedostatka valjane pravne osnove za obavljanje djelatnosti usluge veza na pomorskom dobru, primjenjivat će se (kada stupe na snagu) nove zakonske odredbe o ugovoru o vezu koje propisuju odgovornost marine po načelu kauzaliteta.⁷³

Sukladno općim odredbama o ugovornim obveznim odnosima iz ZOO-a, točnije odredbi čl. 357. st. 3. ZOO-a koja govori o odgovornosti za materijalne i pravne nedostatke ispunjenja, na odgovornost marine za pravne nedostatke na odgovarajući način se primjenjuju odredbe ZOO-a o odgovornosti prodavatelja za materijalne i pravne nedostatke, ako za pojedine ugovore nije što drugo propisano. Za ugovor o vezu propisuju se specijalne odredbe u ogleđnim OUU te u nacrtu zakonskih odredbi o ugovoru o vezu o materijalnim nedostacima veza, ali ne i o pravnim nedostacima, pa se na pravne nedostatke primjenjuju spomenute odredbe o odgovornosti prodavatelja. Pravni nedostatak će postojati ako treća osoba ima upravo ono pravo ili jedno od prava koje korisnik veza kao vjerovnik treba steći i koje zbog svojeg postojanja ili isključuje mogućnost da korisnik veza kao vjerovnik stekne to pravo, ili vjerovnikovo pravo umanjuje ili ograničava. Primjerice, o pravnom nedostatku veza može se raditi ako za vrijeme korisnikove odsutnosti marina ustupi vez trećoj osobi na uporabu (pravo iz 01 OUSV kl. 3.4. u vezi kl. 14.2.), a u trenutku povratka korisnika veza s ploviom u marinu, marina kao pružatelj usluge više nema niti jedno raspoloživo mjesto za vez koje je odgovarajuće za ploviom koje je predmet ugovora. Naravno, razumije se da korisnik veza treba steći sva prava i ovlasti koje iz njih proizlaze, a koje su vezane uz ugovor određenog tipa, primjerice, model najam + nadzor + ispunjavanje drugih dodatnih usluga i radova. Međutim, posebna ugovorna odredba, tj. 01

⁷² Klauzulom 5.1. propisuje se obveza marine da ustupi mjesto za siguran vez i održava ga u sigurnom i ispravnom stanju, kao i da održava luku, njezinu opremu i infrastrukturu i sigurnost i red u luci, a klauzulom 5.2. propisana je obveza opskrbe ploviom električnom energijom, vodom, uporaba sanitarnih čvorova i sl.

⁷³ Opširnije obrazloženje vidjeti u radu Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 50-55.

OUSV kl. 21.2. propisuje posebna pravila o odgovornosti marine za određene slučajeve, pa će ta pravila imati prednost u odnosu na spomenute zakonske odredbe o pravnim nedostacima iz ZOO-a. 01 OUSV kl. 21.2. propisuje da marina može iz opravdanih razloga izmijeniti, reorganizirati ili privremeno obustaviti pružanje usluge nadzora plovila na vezu i dodatnih usluga i radova iz svoje djelatnosti, što se ne smatra kršenjem obveze iz ugovora o vezu i ne daje pravo korisniku veza na umanjenje ili povrat dijela naknade za vez. Međutim, ako tijekom trajanja ugovora o vezu marina uvede takve promjene u poslovanju koje bitno i trajno umanjuju opseg ili sadržaj ugovorenih usluga, korisnik veza ima pravo otkazati ugovor o vezu bez obveze pridržavanja otkaznog roka te pravo na povrat razmjernog djela naknade za vez.

I konačno, prijedlog izmjena i dopuna PZ-a iz 2018. godine u novom članku 673.lj predviđa poseban slučaj pravnih nedostataka veza, a to je nedostatak valjane pravne osnove za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu (novi članak 673.lj), o kojem smo već govorili. U takvom slučaju marina odgovara po načelu objektivne odgovornosti, a može se osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom korisnika veza učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta ili iz nepažnje ili ako dokaže da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta. Korisniku veza pored prava na naknadu štete, pripada i pravo na jednostrani raskid ugovora.⁷⁴ Ove nove odredbe PZ-a imat će prednost primjene pred općim odredbama ZOO-a o odgovornosti za pravne nedostatke.

3.7.2. Odgovornost marine za štetu koja je posljedica u vršenju nadzora plovila na vezu

Odgovornost marine za vršenje nadzora plovila u 01 OUSV kl. 15.3. uređena je tako da kod potrošačkih ugovora korisnik veza mora dokazati da je šteta nastala u vrijeme dok se plovilo nalazilo pod nadzorom marine te, ono što je posebno važno i što se ne presumira, treba dokazati uzročnu vezu između štete i konkretnog propusta u vršenju nadzora. Kod nepotrošačkih ugovora, korisnik veza pored toga treba dokazati i da je propust u vršenju nadzora posljedica namjere ili krajnje nepažnje marine ili njezinih zaposlenika.

⁷⁴ Opširnije obrazloženje vidjeti u radu Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, op. cit., str. 50-55.

Marina se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je u obavljanju nadzora postupala pažnjom dobrog stručnjaka ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz 01 OUSV kl. 15.6.

Ugovaranje usluge nadzora plovila na vezu kao subjektivno bitnog sastojka ugovora o vezu konzumira i vanjski pregled i provjeravanje stanja opreme i inventara plovila. Stoga se 01 OUSV kl. 15.4. bavi i pitanjem odgovornosti za oštećenje ili gubitak inventara i opreme plovila. Odgovornost marine za oštećenje ili gubitak inventara i opreme postoji ako su kumulativno ispunjeni sljedeći uvjeti:

- da se takav inventar ili oprema nalaze na popisu inventara i opreme iz 01 OUSV kl. 11.4.⁷⁵
- da korisnik veza dokaže da je do oštećenja ili gubitka došlo za vrijeme dok je plovilo bilo pod nadzorom marine
- da korisnik veza dokaže uzročnu vezu između štete i propusta u vršenju nadzora i
- da korisnik veza dokaže da je propust u vršenju nadzora posljedica namjere ili krajnje nepažnje marine, ali ova točka se ne primjenjuje kad je ugovor o vezu potrošački ugovor.

Međutim, na tragu aktualne poslovne prakse, ali i razumnih i uobičajenih protokola nadziranja, 01 OUSV kl. 14.4. propisuje da marina ni u kojem slučaju ne odgovara za oštećenje ili gubitak bokobrana, tendi, sidra, konopa, propelera, pomoćnih plovila (gumenjaka i sl.), pomoćnih vanbrodskih motora i druge opreme plovila ako nema tragova obijanja, provaljivanja ili drugog oblika nasilnog ulaska u zatvorene dijelove plovila. Na ovom mjestu treba ukazati na spomenutu obvezu korisnika veza iz 01 OUSV kl. 9.7. kojom je propisano da je korisnik veza dužan svu pokretnu opremu i inventar plovila te osobne stvari posade i osoba koje na njemu borave držati zaključane u zatvorenom prostoru plovila. Propuštanje spomenute obveze smatra se kršenjem ugovora, a to je razlog za oslobođenje marine od odgovornosti. Nadalje, propuštanje korisnika veza u ovom slučaju može se smatrati i nemarnim postupkom što je također razlog za isključenje odgovornosti marine.

3.7.3. Odgovornost marine za dodatne usluge i radove

Odgovornost marine koja proizlazi iz pojedine dodatne usluge ili radova u pravilu se cijeni prema odgovarajućim zakonskim odredbama za pojedinu vrstu

⁷⁵ Opširnije o tumačenju kl. 11. *supra* t. 3.6.4. Dokumentacija, vlasništvo i posjed plovila.

imenovanog ugovora, najčešće ugovora o djelu iz ZOO-a. Primjerice, to će biti slučaj ako su kao dodatne usluge ili radovi ugovoreni poslovi izbacivanja oborinskih voda iz plovila, punjenje baterija, pokrivanje plovila ceradom koju daje vlasnik, čišćenje unutrašnjosti plovila i sl. 01 OUSV kl. 15.5. sadrži odredbe o teretu dokazivanja, a on se razlikuje ovisno o tome radi li se o potrošačkom ili nepotrošačkom ugovoru. Kada je ugovor o vezu potrošački ugovor, korisnik veza mora dokazati: 1. da je šteta nastala u vezi s obavljanjem dodatnih usluga ili radova te 2. uzročnu vezu između štete i djela ili propusta marine ili njezinih zaposlenika u obavljanju dodatnih usluga ili radova, a ako je riječ o nepotrošačkom ugovoru, pored toga korisnik veza mora dokazati i da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje marine ili njezinih zaposlenika.

Marina se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je postupala pažnjom dobrog stručnjaka ili ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti iz 01 OUSV kl. 15.6.

3.8. Isključenje odgovornosti marine

Marina se oslobađa odgovornosti po osnovi svih ugovornih obveza:

- ako dokaže postojanje nekog od razloga za oslobođenje odgovornosti, a oni se u posebnoj klauzuli (01 OUSV kl. 15.6.) taksativno nabrajaju i u nastavku analiziraju u ovom poglavlju, ili
- neovisno o tim ekskulpacijskim razlozima, marina se može osloboditi odgovornosti i ako dokaže da je postupala s odgovarajućim stupnjem pažnje koji se zahtijeva za ispunjavanje pojedine obveze.

Taksativno nabranje ekskulpacijskih razloga na tragu je postojećih rješenja u OUU marina, ali u ogleđnim OUU pojedini razlozi su jezgrovitije i preciznije stilizirani. Marina se može osloboditi odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu ako dokaže da je šteta posljedica:

- više sile
- rata, ratu sličnih događaja, obustave rada, građanskih nemira i njima sličnih događaja
- zlonamjernog, nemarnog ili nestručnog postupka korisnika veza, posade ili drugih osoba koje korisnik ovlasti da koriste plovilo
- kršenja odredbi ugovora o vezu, općih uvjeta ili pravilnika o redu u luci od strane korisnika veza, posade ili drugih osoba koje korisnik ovlasti da koriste plovilo

- neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti, dotrajalosti plovila ili opreme
- nedostatka bokobrana, pucanja ili odvezivanja krmenog konopa kojim je plovilo privezano za gat/ponton
- skrivenih mana plovila
- neistinite, netočne ili nepotpune informacije koju je dao korisnik veza, a tiču se plovila i njegova boravka na vezu
- glodavaca na plovilu
- nestručno izvedene ili dotrajale električne, plinske ili vodovodne instalacije na plovilu, odnosno od plovila do priključka na gatu
- zamrzavanja
- požara ili eksplozije na plovilu
- štetnih emisija iz zraka ili mora
- otuđenja plovila
- radnje ili propusta treće osobe.

Teret dokazivanja je raspoređen na sljedeći način. Marina je dužna dokazati postojanje jednog ili više taksativno navedenih razloga. Tada nastaje samo oboriva pretpostavka o isključenju odgovornosti marine. Dakle, marina se ne ekskulpira konačno, već u tom trenutku dolazi do prebacivanja tereta dokazivanja na korisnika veza. Korisnik veza tada ima mogućnost dokazivati da je šteta posljedica krivnje marine ili njezinih zaposlenika, i to onog stupnja krivnje koji je odgovarajući za pojedinu od tri vrste usluga (ustupanje i održavanje veza, nadzor plovila na vezu i dodatne usluge i radovi, 01 OUSV kl. 15.1. – 15.5.) i pojedinu vrstu ugovora – potrošački ili nepotrošački. Navedeno se ne odnosi na slučaj više sile koja prema općim načelima obveznog prava u svakom slučaju ekskulpira marinu.

01 OUSV kl. 15.7. propisuje da marina ne odgovara za troškove uklanjanja podrtine plovila, osim ako se sukladno kl. 15.1., 15.2., 15.3. ili 15.5. ne utvrdi njezina odgovornost za nastanak podrtine. Ovakvo ugovorno rješenje u skladu je s odredbama PZ-a koje normiraju obvezno uklanjanje podrtina. Naime, institut uklanjanja podrtina počiva na osnovnoj tezi da je vlasnik odgovoran za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine (čl. 840.nj PZ-a). Vlasnik ima pravo regresa od osobe koja je skrivila pomorsku nesreću u kojoj je nastala podrtina (čl. 840.nj st. 3. PZ-a). Znači, ako je utvrđena odgovornost marine za nastanak podrtine u slučaju postojanja materijalnih nedostataka veza, odgovornost za nadzor plovila na vezu ili odgovornost za štetu nastalu u ispunjavanju dodatnih usluga i radova, marina odgovara za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine.

01 OUSV kl. 15.8 propisuje da marina ne odgovara za štetu na plovilu prouzročenu drugim plovilom u marini, osim ako se sukladno kl. 15.1., 15.2., 15.3. ili 15.5. ne dokaže da postoji potreban stupanj krivnje marine za takvu štetu. Znači, marina će biti odgovorna za štetu ako postoji uzročna veza između a) materijalnog nedostatka veza, propusta u vršenju nadzora ili propusta u pružanju drugih dodatnih usluga i radova i b) štete na drugom plovilu, uz postojanje odgovarajućeg stupnja krivnje marine za tu štetu.

Odgovornost za izmaklu korist važno je pitanje koje se posebno uređuje u 01 OUSV kl. 15.9. Marina ni u kojem slučaju ne odgovara za izmaklu korist ili dobitak koji bi korisnik veza po redovitom tijeku stvari ili prema posebnim okolnostima ostvario da nije bilo štetnog događaja. Međutim, marina se ne može pozvati na ovo isključenje odgovornosti ako je ugovor o vezu potrošački ugovor, kao i u slučaju da je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje same marine, tj. njenih rukovodećih osoba.

3.9. Ograničenje odgovornosti marine

O ograničenju odgovornosti marine govori 01 OUSV kl. 15.10. Predviđeno je ograničenje odgovornosti marine po visini do ugovorom utvrđenog iznosa i to po događaju i po odštetnom zahtjevu. Međutim, to ograničenje se može primijeniti samo na nepotrošačke ugovore. Znači, marina se ne može pozvati na ograničenje odgovornosti ako je ugovor o vezu potrošački ugovor, a u svakom slučaju ne može se na njega pozivati ako je šteta posljedica namjere ili krajnje nepažnje same marine, tj. njenih rukovodećih osoba. Takvo ugovorno rješenje u skladu je s našim kogentnim zakonskim normama.

01 OUSV kl. 15.11. propisuje da za osobe koje nisu zaposlenici marine ni njene rukovodeće osobe, ali za račun marine obavljaju pojedine poslove u sklopu ispunjavanja obveza marine, marina odgovara samo za *culpa in eligendo*, ali ne i za njihov rad. To znači da će marina biti odgovorna pod uvjetom da postoji uzročna veza između štete i radnje ili propusta osoba koje nisu zaposlenici marine ni njene rukovodeće osobe, ali su za račun marine obavljali pojedine poslove u sklopu ispunjavanja obveza marine iz 01 OUSV kl. 5., 6. ili 7., ali samo ako postoji krivnja marine za njihov izbor, ne i za njihov rad. U ovu skupinu osoba pripadaju razni neovisni podugovaratelji marine kao što su, primjerice, profesionalni zaštitari ako im je marina povjerila posao obavljanja sigurnosnog nadzora, ili, pak, IT stručnjaci koje marina angažira za razvoj ili održavanje elektroničkih sustava koje koristi u svom poslovanju, stručnjaci koje marina angažira za projektiranje, izvođenje ili održavanje sustava protupožarne zaštite itd. Do gubitka prava na

ograničenje odgovornosti marine iz 01 OUSV kl. 15.9. (odgovornost za izmaklu korist) i 15.10. (ograničenje odgovornosti po visini i po odštetnom zahtjevu) kod nepotrošačkih ugovora dolazi samo ako se dokaže namjera ili krajnja nepažnja same marine, tj. njenih rukovodećih osoba za pogrešan izbor ovih osoba.

3.10. Odgovornost korisnika veza

01 OUSV kl. 16.1. propisuje da je korisnik veza odgovoran za štetu nastalu kršenjem obveza propisanih ugovorom o vezu i OUU, osobito klauzulama 8. (Uporaba veza prema ugovoru i namjeni), 9. (Održavanje i opremanje plovila), 10. (Obavljanje radova u marini), 11. (Dokumentacija, vlasništvo i posjed plovila), 12. (Osiguranje plovila i odgovornosti vlasnika ili korisnika plovila), 13. (Plaćanje naknade za vez), 14. (Ostale obveze korisnika veza).

Odgovornost korisnika veza postoji za njegove osobne radnje i propuste, kao i za radnje i propuste posade i svih osoba koje ovlasti za uporabu plovila. Pod drugim osobama podrazumijevaju se, primjerice, njegovi gosti ili, pak, brodograditelji, serviseri i drugi pružatelji usluga koje je korisnik veza angažirao.

Korisnik veza dužan je naknaditi štetu sukladno pozitivnim propisima o odgovornosti za štetu ako kršenjem ugovornih obveza prouzroči štetu:

- na imovini marine ili trećih osoba
- uslijed smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja djelatnika marine⁷⁶ ili trećih osoba ili
- uslijed onečišćenja okoliša.⁷⁷

Pravo marine na regres od korisnika veza s osnova plaćanja troškova, uključujući i pravne troškove i iznose odštete trećima za koje je prema 01 OUSV kl. 16.1. i 16.2. odgovoran korisnik veza predviđeno je u 01 OUSV kl. 16.3. Korisnik veza u obvezi je marinu obešteti u cijelosti ako je marina u vezi s tako nastalom štetom snosila bilo kakve troškove, uključujući pravne troškove, ili ako je obvezna isplatiti bilo kakve iznose odštete trećim osobama. Treba pojasniti da se na odgovornost korisnika veza za štetu primjenjuju odgovarajući zakonski propisi mjerodavni za određeni štetni događaj. Primjerice, ako je šteta nastala kao posljedica sudara plovila u marini, korisnik veza se može pozivati na pravila o ograničenju odgovornosti iz PZ-a koja vrijede za brodara, pa neće biti dužan

⁷⁶ Ovdje je krug osoba postavljen šire i uključuje ne samo marinine zaposlenike, tj. osobe koje su u radnom odnosu s marinom kao poslodavcem, već i sve druge osobe koje djeluju za marinu, kao što su njezini podugovarači.

⁷⁷ 01 OUSV kl. 16.2.

nadoknaditi štetu u cijelosti. Međutim, ako bi marina u vezi s tako nastalom štetom snosila bilo kakve troškove, uključujući i pravne troškove, ili ako bi bila u obvezi isplatiti bilo kakve iznose odštete trećim osobama, korisnik veza u obvezi je marinu obeštetiti u cijelosti jer marina u ovom slučaju ne može ograničiti odgovornost.

3.11. Hitna nepredviđena činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu

U okviru 01 OUSV kl. 17. razrađuju se pitanja vezana za hitna nepredviđena činjenja:

- kada ih marina može poduzeti
- tko je dužan snositi troškove i štetu uslijed hitnih nepredviđenih činjenja
- postupanje marine u slučaju kad korisnik veza ne poduzme potrebne mjere da se plovilo i oprema sačuvaju od propadanja, odnosno ako ne otkloni opasnost koju plovilo i oprema predstavljaju za ostala plovila i imovinu marine
- pravni učinak korisnikova propusta prijave promjene podataka za kontakt u vezi s mogućom štetom i troškovima koji su se mogli spriječiti da je korisnik pravovremeno obavješten o opasnosti.

Ogledni OUU definiraju što se smatra hitnim nepredviđenim činjenjima (01 OUSV kl. 17.1.). To su činjenja koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite plovila od oštećenja ili uništenja, održavanja stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druga plovila, opremu, instalacije i infrastrukturu luke, a ona uključuju i činjenja po naredbi mjerodavnog tijela javne vlasti.

Suština ovog specifičnog ugovornog instituta je da marina može izvesti hitna nepredviđena činjenja i bez prethodne suglasnosti korisnika veza, a njihovo poduzimanje nije ovisno o pitanju tko je kriv za nastupanje situacije koja zahtijeva hitna nepredviđena činjenja radi sprječavanja štete, zaštite plovila, infrastrukture luke, ljudskih života i drugih nabrojanih zaštićenih vrijednosti i interesa. Do nepovoljnih promjena ili opasnosti za plovilo, život i zdravlje ljudi, okoliš, druga plovila i sl. može doći zbog radnji ili propusta vlasnika plovila, treće osobe, marine, slučaja ili više sile.

Pitanje odgovornosti za štetu i troškove uslijed hitnih nepredviđenih činjenja uređuje 01 OUSV kl. 17.2. Propisano je da je štetu i troškove uslijed hitnih nepredviđenih činjenja dužna snositi ona ugovorna strana koja je odgovorna za njihov nastanak. Ako za njihov nastanak nije odgovorna ni jedna ugovorna strana ili se

ne može utvrditi odgovornost ni jedne ugovorne strane, štetu i troškove snosit će ona strana koju je šteta odnosno trošak pogodio. Ugovorna strana koja je snosila štetu ili troškove hitnih nepredviđenih činjenja ima pravo na naknadu te štete i troškova od treće osobe odgovorne za njihov nastanak. Ova pravila o odgovornosti za štetu usklađena su s općim pravilima o odgovornosti za štetu iz ZOO-a.

U okviru reguliranja hitnih nepredviđenih činjenja, ogleđni OUU se posebno bave pitanjem postupanja marine u slučaju kad korisnik veza ne poduzme potrebne mjere da se plovilo i oprema sačuvaju od propadanja ili oštećenja, odnosno da se ukloni opasnost koju plovilo ili oprema predstavljaju za ostala plovila i imovinu u krugu marine. 01 OUSV kl. 17.3. propisuje da je marina ovlaštena poduzeti razumne mjere nužne za otklanjanje opasnosti, i to na rizik i o trošku odgovornog korisnika veza te ne odgovara za tako nastalu štetu na plovilu.⁷⁸ Treba pojasniti da se ovakvo postupanje marine odnosi i na slučaj kada je radi otklanjanja opasnosti potrebno u odsutnosti korisnika veza izvesti stručan i pravilan privez te osigurati odgovarajuće konope i bokobrane o njegovu trošku. 01 OUSV 17.4. predviđa da marina ne odgovara za štete i troškove koji su se mogli spriječiti da se s korisnikom veza moglo pravovremeno kontaktirati, u slučaju kad korisnik veza nije prijavio promjenu podataka za kontakt sukladno 01 OUSV kl. 11.2. Jasno je da takav propust može ići isključivo na štetu korisnika veza, pa je radi pravne sigurnosti to korisno propisati.

3.12. Pravo zadržanja plovila (retencija)

Specifičnost ugovora o vezu jest da se njime ne ugovara predaja plovila u posjed marine, a to vrijedi i kada je ugovorena usluga nadzora plovila. Zbog pravne sigurnosti u 01 OUSV kl. 6.4. posebno je propisano da usluga nadzora ne podrazumijeva predaju plovila u posjed marine. Stoga je radi mogućnosti vršenja prava zadržanja uvedena 01 OUSV kl. 18. kojom je propisano da ugovorom o vezu korisnik veza ovlašćuje marinu da do potpunog namirenja dospjelih nenaplaćenih tražbina:

- uđe u posjed plovila te
- ima pravo zadržati plovilo sa svim pripadcima na ugovorenom vezu ili tako da ga premjesti na drugi vez u moru ili na kopnu.

Bitno je naglasiti da u svrhu ostvarivanja prava zadržanja plovila marina može posjed plovila vršiti i putem treće osobe kao nesamostalnog posjednika, što

⁷⁸ O obvezi održavanja i opremanja plovila opširnije *supra* t. 3.6.2. Također vidjeti *supra* t. 3.8. Isključenje odgovornosti marine (neodržavanje, zapuštenost, istrošenost, dotrajalost plovila i opreme su razlog za isključenje odgovornosti marine).

među ostalim znači da marina može zadržano plovilo premjestiti na odgovarajuće mjesto izvan marine.

Marina ima pravo zadržati plovilo do punog namirenja dospjelih neplaćenih:

- iznosa naknade za vez
- ostalih tražbina iz ugovora o vezu i
- tražbina nastalih u vezi s boravkom i zadržanjem plovila na vezu.⁷⁹

3.13. Sklapanje ugovora o vezu

Ugovor o vezu u poslovnoj praksi hrvatskih marina je konsenzualni ugovor, što znači da je sklopljen kada korisnik veza prihvati ponudu marine koja sadrži sve bitne sastojke ugovora. Takvo rješenje usvojeno je i u prijedlogu novih odredbi PZ-a o ugovoru o vezu, a ugrađeno je i u ogledne OUU i MUV. Treba napomenuti da se kod stalnog veza smatra da je korisnik veza prihvatio ponudu marine kada je potpisao ugovor o vezu na za to predviđenom ugovornom obrascu (01 OUSV kl. 19.).

U praksi može biti sporno vrijeme potpisivanja ugovora, pa se u istoj kl. 19. posebno razrađuje u kojem trenutku će se smatrati da je ugovor sklopljen ako je sporno vrijeme potpisivanja ugovora o vezu. Smatra se da je ugovor sklopljen u trenutku:

- kada je marina zaprimila pisanu obavijest korisnika veza da se slaže s predloženim ugovorom, ili
- kada je marina zaprimila potpisani primjerak ugovora u elektroničkoj formi ili faksom, ili
- kada je marina zaprimila potvrdu prihvata ponude iz elektroničkog sustava rezervacije veza, ili
- kada je marina zaprimila uplatu ugovorene naknade za vez.

Preporuka je da se ugovor o vezu sklapa potpisivanjem ugovora koji je sastavljen u formi pisanog ugovornog obrasca. Time se na nedvojben način dokazuje da je ugovor o vezu sklopljen, pa, primjerice, korisnik veza ne može bez odgovarajućih pravnih posljedica otići s plovilom iz marine i tvrditi da nema sklopljen ugovor.⁸⁰ Osim toga, iz pisanog ugovora i standardnih klauzula OUU koje se primjenjuju na

⁷⁹ Opširnije o pravu zadržanja te poteškoćama koje su u vezi realizacije toga prava postojale u praksi marina vidi Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 81-84.

⁸⁰ Vidjeti tekst uz bilješku 30, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, PZ-8130/03, 22. studenog 2006.

ugovor, na puno jasniji i u pravilu nedvojbena način dokazuje se koje su obveze i prava ugovornih strana, po kojim pravilima odgovaraju za štetu i sl.

3.14. Neprenosivost ugovora o vezu na treće osobe

Kod ugovora o stalnom vezu u praksi, zbog same prirode posla, odnos ugovornih strana vrlo je prisan i osoban, te je za pružatelja usluge veza i njegovu procjenu poslovnog rizika iznimno važan identitet plovila koje je predmet ugovora o vezu i korisnika veza čija je jedna od glavnih obveza iz ugovora o vezu da brine o plovilu i njegovu održavanju.⁸¹ Poseban problem u praksi nastaje kada plovilo koje se nalazi na stalnom vezu promijeni vlasnika ili korisnika ili poslovođu prije isteka ugovora o vezu. Obvezno pravo poznaje institut prijenosa ugovora koji omogućuje da se pod zakonom propisanim uvjetima prenese ugovor s jedne ugovorne strane na treću osobu koja time postaje nositelj svih njezinih prava i obveza iz tog ugovora.⁸² Poslovna praksa hrvatskih marina pitanje prijenosa ugovora o vezu uređuje maksimalno restriktivno. Gotovo neizostavno, marine u svojim OUU predviđaju da korisnik veza ugovor o vezu *ne* može prenijeti na treću osobu, niti taj ugovor može vrijediti za drugo plovilo.

Takvo rješenje slijede i ogledni OUU pa 01 OUSV kl. 20. propisuje da ugovor o vezu korisnik veza ne može prenijeti na treću osobu, osim ako se marina s time izričito ne suglasi pri čemu može odrediti posebne uvjete za prijenos ugovora. Zbog važnosti ovog pitanja za marinu, 01 OUSV kl. 21.3. propisuje da marina može jednostrano raskinuti ugovor ako tijekom trajanja ugovora o vezu dođe do promjene vlasnika, poslovođe ili korisnika plovila.

3.15. Prestanak, raskid i otkaz ugovora o vezu

Identificirali smo bitne povrede ugovora o vezu te je za te slučajeve u oglednim OUU predviđeno da marina ili korisnik veza, ovisno o tome čije kršenje ugovora je u pitanju, imaju pravo na jednostrani raskid ugovora o vezu.

Korisnik veza prema 01 OUSV kl. 21.1. ima pravo jednostrano raskinuti ugovor ako je vez ustupljen u stanju neprikladnom za sigurnu uporabu ili ako za vrijeme trajanja ugovora o vezu dospije u takvo stanje, a marina ne otkloni nedostatke ili ne premjesti plovilo na odgovarajući drugi vez u marini. Uz pravo na raskid, korisniku veza pripada i pravo na naknadu štete i na povrat razmjernog dijela naknade za vez. Ustupanje i održavanje sigurnog i ispravnog veza esencijalno je za

81 Skorupan Wolff, Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.*, str. 55-58.

82 Vidjeti čl. 127. ZOO-a.

nastanak i postojanje ugovora o vezu, stoga kršenje te ugovorne obveze marine dovodi do najstrožih pravnih posljedica.

Puno je širi spektar razloga, točnije kršenja ugovora od strane korisnika veza, zbog kojih marina ima pravo na jednostrani raskid ugovora. Prema kl. 21.3. marina ima pravo na jednostrani raskid ugovora u sljedećim slučajevima:

- ako korisnik veza i nakon opomene marine vez rabi protivno ugovoru o vezu ili njegovoj namjeni osobito ako neovlašteno prepušta drugome uporabu veza (01 OUSV kl. 8.)
- ako korisnik veza krši obvezu održavanja i opremanja plovila (01 OUSV kl. 9.)
- ako korisnik veza i nakon opomene marine krši pravila OUU o obavljanju radova u marini (01 OUSV kl. 10.)
- ako korisnik veza i nakon opomene marine ni u naknadnom roku ne preda marini dokumentaciju o vlasništvu, menadžmentu i posjedu plovila, ili ako dođe do promjena relevantnih podataka, a on ne dostavi novu dokumentaciju (01 OUSV kl. 11.)
- ako tijekom trajanja ugovora o vezu dođe do promjene vlasnika, poslovođe ili korisnika plovila
- ako korisnik veza ne održava primjereno osigurateljno pokriće ili ne obavijesti marinu o bitnoj promjeni u osigurateljnom pokriću (01 OUSV kl. 12.)
- i u ostalim slučajevima kada marina smatra da korisnikovo kršenje odredbi ugovora o vezu, OUU, pravilnika o redu u luci, plana prihvata i rukovanja otpadom s plovila ili pozitivnih propisa ugrožava ili može ugroziti sigurnost i red u luci, zdravlje ljudi ili zaštitu okoliša, a korisnik veza i nakon opomene marine nastavi s opisanim kršenjem.

U navedenim slučajevima, uz pravo na raskid marini pripada i pravo na naknadu tako prouzročene štete, odnosno i pravo na ugovornu kaznu ako je predviđena cjenikom marine.

Marina može jednostrano raskinuti ugovor i u slučaju ako korisnik veza krši obvezu plaćanja naknade za vez i drugih tražbina marine iz ugovora o vezu, te ne ispuni obvezu plaćanja ni u naknadnom razumnom roku nakon opomene marine. U svakom slučaju, marini pripada pravo na zatezne kamate i naknadu štete u skladu sa Zakonom o obveznim odnosima (01 OUSV kl. 21.4.).

Ugovor o vezu može otkazati bilo koja ugovorna strana bez navođenja razloga uz poštivanje otkaznog roka. U ogleđnim OUU otkazni rok nije decidirano određen već ga svaka marina može prilagoditi svojim poslovnim interesima. 01 OUSV

kl. 21.5. predviđa za ovaj slučaj opciju koju marine mogu uvrstiti u svoje OUU, a ona uređuje obvezu plaćanja penala zbog prijevremenog otkaza. Ta odredba je smjernica i na svakoj marini ostaje kako će urediti pitanje ranijeg otkaza ugovora. Ovdje je važno napomenuti da je pravo obiju strana na otkaz bez navođenja posebnog razloga uz poštivanje ugovorenog otkaznog roka predviđeno novim čl. 673.u sukladno prijedlogu izmjena i dopuna PZ-a iz 2018. Ova zakonska odredba je dispozitivne naravi, pa će ugovorna odredba o otkazu koja to pitanje drukčije uređuje imati prednost primjene. Međutim, ako se ugovorom o stalnom vezu ne predvidi posebno pravilo o takvom otkazu, primijenit će se odredba zakona. Prema tome, ako marina ne želi omogućiti jednostrani otkaz ugovora bez navođenja razloga, ili ako to pitanje želi urediti drukčije nego li je to predviđeno zakonom, onda mora u svoje OUU ugraditi izričitu klauzulu kojom će zabraniti jednostrani otkaz, odnosno regulirati ga na poseban način.

Korisnik veza ima pravo na povrat razmjernog djela naknade za vez te pravo na otkaz ugovora o vezu bez obveze pridržavanja otkaznog roka u slučaju ako tijekom trajanja ugovora o vezu marina uvede takve promjene u poslovanju koje bitno i trajno umanjuju opseg ili sadržaj ugovorenih usluga (01 OUSV kl. 21.2.). Međutim, ako marina iz opravdanih razloga izmijeni, reorganizira ili privremeno obustavi pružanje usluge nadzora plovila na vezu i dodatnih usluga i radova iz svoje djelatnosti, to se ne smatra kršenjem obveze iz ugovora o vezu i ne daje pravo korisniku veza na umanjenje ili povrat dijela naknade za vez (01 OUSV kl. 21.2.).

Raniji prestanak ugovora implicira uređivanje i drugih važnih pitanja, pa ogledni OUU posebno propisuju učinke raskida ili otkaza. Predviđeno je da je korisnik veza obavezan ukloniti plovilo s veza nakon prestanka ugovora te plaćati naknadu po cjeniku za dnevni vez ako plovilo u ostavljenom razumnom roku ne bude uklonjeno iz marine, a marina ima pravo i na ugovornu kaznu ako je predviđena cjenikom. Posebno je važno da od trenutka raskida ili otkaza ugovora rizik gubitka i oštećenja plovila u cijelosti pada na korisnika veza. Također, ako korisnik veza ne ukloni plovilo, marina je ovlaštena premjestiti plovilo na odgovarajuće mjesto izvan marine, što ne utječe na njeno pravo da obračunava naknadu koja se po njezinu cjeniku usluga primjenjuje na tranzitni vez i da potražuje ugovornu kaznu, kao ni na njeno pravo zadržanja plovila (01 OUSV kl. 21.9.).

01 OUSV kl. 21.8. propisuje da se smatra da je korisnik veza uredno obaviješten o raskidu ili otkazu kada marina pošalje takvu pisanu obavijest na posljednju poznatu poštansku adresu ili adresu elektroničke pošte korisnika veza, odnosno njegova zastupnika. To pitanje je posebno važno urediti radi početka tjeka rokova za uklanjanje plovila iz marine i nastupanje prava marine da

naknadu obračunava po cjeniku za dnevni vez te utvrđivanje trenutka prelaska rizika propasti i oštećenja plovila na korisnika veza. Prilikom sastavljanja OUU treba paziti da se propišu, tj. ugovore razumni rokovi jer u protivnom korisnik veza može isticati da je riječ o nepoštenoj ugovornoj odredbi. Preporučamo da se propiše da je korisnik dužan ukloniti plovilo u roku od 8 dana od trenutka kada se smatra da je obaviješten o raskidu ugovora, a u slučaju otkaza ugovora o vezu korisnik veza dužan je ukloniti plovilo iz marine najkasnije do isteka otkaznog roka.

3.16. Mjerodavno pravo i sudska nadležnost

Sugestija je da se svakako propiše primjena mjerodavnog prava na OUU te da to bude hrvatsko pravo i nadležnost sudova Republike Hrvatske (01 OUSV kl. 22.).

4. OPĆI UVJETI UGOVORA O TRANZITNOM VEZU U MARINI

U nastavku se tumače samo one klauzule OUU o tranzitnom vezu (02 OUTV) koje nisu podudarne, tj. koje se razlikuju u odnosu na detaljno protumačene klauzule OUU za stalni vez za sve osim čartera (01 OUSV).

Korisnik veza je u svim kompletima OUU definiran kao ugovorna strana, znači osoba koja s marinom sklapa ugovor o vezu (01 OUSV, 02 OUTV, 03 OUSV kl. 1.). Kada je riječ o ugovoru o tranzitnom vezu, takva je definicija dostatna i nije potrebno dodatno definirati tko se konkretno pojavljuje u ulozi korisnika veza. Zbog prirode tranzitnog veza kao kratkotrajnog ugovornog odnosa koji se brzo konzumira i u praksi se iznimno često sklapa, uobičajena poslovna praksa jest da se on sklapa u usmenom obliku. Za razliku od toga, kao što je opisano, ugovor o stalnom vezu prate brojne formalnosti prilikom njegovog sklapanja i ispunjavanja, a odnose se upravo na vrlo detaljnu i preciznu identifikaciju osobe korisnika veza te pribavljanje dokumenata koji sadrže ovlaštenja i punomoći upisanog vlasnika i hipotekarnog vjerovnika u slučaju ako korisnik veza nije ujedno i vlasnik plovila.⁸³

Međutim, formalnost koja prati ugovor o tranzitnom vezu je dužnost korisnika tranzitnog veza da se identificira te preda kopiju važeće osobne iskaznice ili putovnice kao fizička osoba korisnik veza, odnosno kao osoba koja zastupa pravnu osobu korisnika veza. Nadalje, i prilikom sklapanja ugovora o tranzitnom vezu korisnik je dužan dati na uvid marini dokument kojim dokazuje pravni temelj posjeda plovila (ugovor o zakupu, ugovor o *yacht managementu*, ugovor o

⁸³ Opširnije *supra* t. 3.6.4. Dokumentacija, vlasništvo i posjed plovila i *supra* t. 3.1. Korisnik veza.

leasingu, ugovor o najmu, ugovor o radu, ugovor o djelu i sl.).⁸⁴ Ovi podaci marini su nužni radi eventualnog ostvarivanja prava na naknadu određenih troškova, nepodmirenih tražbina iz ugovornog ili izvanugovornog odnosa te prijavljivanja nadležnim tijelima ako postoji osnovana sumnja na krađu plovila ili sl.

O UU za stalni vez reguliraju širi krug pitanja u odnosu na plovilo od OUU za tranzitni vez; stoga se po svom opsegu i sadržaju razlikuje klauzula OUU o tranzitnom vezu koja se odnosi na plovilo kao predmet ugovora o vezu. Kod tranzitnog veza klauzula o plovilu sadrži samo definiciju plovila koja postoji i u drugim kompletima OUU. Plovilo je brod, brodica ili jahta za koju marina na zahtjev korisnika veza dodjeljuje vez (02 OUTV kl. 2.). Kod sklapanja ugovora o tranzitnom vezu nema obveze davanja izričite specifikacije tehničkih obilježja jer se ugovor sklapa usmeno i kratkotrajno. To naravno ne utječe na činjenicu da vez treba biti odgovarajući za plovilo koje je predmet ugovora o tranzitnom vezu. Međutim, treba ukazati na to da je i kod tranzitnog veza korisnik dužan predati isprave plovila (upisni list, plovidbenu dozvolu, brodske svjedodžbe ili druge isprave koje po sadržaju odgovaraju navedenim ispravama), preslike važećih polica osiguranja za plovilo i popis posade i putnika na plovilu (02 OUTV kl. 9.).

Tranzitni vez po prirodi stvari uvijek je vez u moru, stoga se u OUU za tranzitni vez ne definira suhi vez.

U pogledu naknade za vez, klauzule OUU se razlikuju. OUU za stalni vez za obje skupine korisnika veza sadrže isto rješenje u dijelu u kojem se govori o tome kako se iznos naknade obračunava, fakturira i dospijeva, tj. propisuje se da se ta pitanja kod ugovora o stalnom vezu uređuju ugovorom o vezu. Za razliku od toga, OUU za tranzitni vez ta pitanja ne tretiraju. Iznos naknade za vez utvrđuje se prema cjeniku usluga marine.

Specifičnost tranzitnog veza jest da marina korisniku veza pruža isključivo uslugu ustupanja i održavanja veza. Znači, marina s korisnikom tranzitnog veza ne ugovara nadzor plovila na vezu. Ako je riječ o ugovaranju dodatnih usluga i radova iz djelokruga marine koje marina pruža korisnicima svojih vezova, primjerice, pranje podvodnog djela trupa plovila visokotlačnom pumpom, čišćenje plovila, uporaba dizalice i sl., korisnik tranzitnog veza ih može ugovoriti s marinom temeljem posebnog ugovora. U tom slučaju 02 OUTV kl. 7.5. propisuje obvezu korisnika veza da za obavljanje radova na plovilu mora dati na uvid svu potrebnu tehničku dokumentaciju, upozoriti marinu na opremu na podvodnom dijelu trupa i dati točne podatke o njezinu položaju, posebice kod dizanja plovila. Dakle,

⁸⁴ Vidjeti 02 OUTV kl. 9.

konceptijski gledano, ugovor o tranzitnom vezu konzumira isključivo uslugu ustupanja na uporabu sigurnog i ispravnog veza. Zbog toga komplet OUU za tranzitni vez uređuje samo obvezu marine da ustupi i održava vez, a ne i obvezu nadziranja plovila na vezu i ispunjavanja drugih dodatnih usluga i radova kao što je to slučaj kod stalnog veza.

O UU za tranzitni vez izričito propisuju da je marina ovlaštena odbiti zahtjev za dodjelu veza za neodržavano i neopremljeno plovilo (02 OUTV kl. 7.8.) te za plovilo koje nema primjereno osigurateljno pokriće za štete na trupu, stroju i opremi plovila (kasko), kao i za štete koje bi mogle nastati trećim osobama u vezi toga plovila (osiguranje odgovornosti) (02 OUTV kl. 10.). Na ovom mjestu treba pojasniti da je način sklapanja tranzitnog i stalnog veza bitno drugačiji. Kod tranzitnog veza korisnik veza se najavljuje (telefonom, e-mailom ili putem odgovarajuće aplikacije za rezervaciju) ili bez najave uplovi u luku i zatraži tranzitni vez preko radioveze. Pritom svrha sklapanja ugovora o tranzitnom vezu može biti i zaklon plovila u sigurnu luku radi zaštite od nevremena i sl. Marina ima zakonsku obvezu primiti na vez plovilo radi njegova zaklona u sigurnu luku, naravno, pod uvjetom da ima raspoloživ odgovarajući vez te da ne postoje kakvi izvanredni razlozi zbog kojih je radi zaštite sigurnosti u luci ovlaštena odbiti uplovljavanje. Radi prevencije nastanka štete za marinu, druga plovila u marini, imovinu i osobe u marini, O UU za tranzitni vez predviđaju spomenuto ovlaštenje marine da odbije dodjelu veza za plovilo koje je neodržavano, neopremljeno i neosigurano, jer samim time postoji pretpostavka da takvo plovilo ugrožava sigurnost u luci. Treba reći da marina ima i dodatnu zaštitu u slučaju da je sklopila ugovor o tranzitnom vezu za plovilo koje nije održavano i adekvatno opremljeno, jer je tu činjenicu marina, primjerice, ustanovila tek nakon što se plovilo vezalo u luci. Naime, prema 02 OUTV kl. 19.1. marina može jednostrano raskinuti ugovor ako je plovilo neodržavano ili neopremljeno, slično kao što to predviđaju i O UU za stalni vez u 01 OUSV kl. 21.3. pod drugom točkom. Kod stalnog veza izričita klauzula O UU o pravu marine da odbije uplovljavanje neodržavanom i neopremljenom plovilu nije potrebna, budući da kod ugovaranja stalnog veza marina tijekom pregovora koji prethode sklapanju ugovora može utvrditi stanje, stupanj održavanosti i opremljenosti plovila, pa slijedom toga može odbiti sklopiti ugovor, a također joj je na raspolaganju pravo na raskid ugovora ako korisnik veza krši klauzulu koja govori o obvezi održavanja i opremanja plovila ili pak osiguranja plovila (01 OUSV kl. 21.3. u vezi kl. 9. i 12.).⁸⁵

⁸⁵ Opširnije *supra* t. 3.6.2. Održavanje i opremanje plovila i t. 3.6.5. Osiguranje plovila.

Kada je riječ o obavljanju radova u marini, ogledni OUU za tranzitni vez propisuju da je korisnik veza obvezan za vrijeme boravka plovila u marini koristiti usluge isključivo onih servisera i brodograditelja koji imaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom te servis i ostale radove koji se odnose na održavanje plovila obavljati u za to određenom prostoru u marini (02 OUTV kl. 8.). Pritom se podrazumijeva da motiv dolaska korisnika veza u određenu marinu može biti upravo obavljanje određenih serviserskih ili brodograditeljskih radova. Međutim, iz prethodno opisanih razloga, propisano je da korisnik veza može za obavljanje navedenih poslova na prostoru marine iznimno, uz odobrenje marine, angažirati pravne ili fizičke osobe koje nemaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom. To je moguće pod uvjetom da „vanjski“ pružatelj usluge kojeg angažira korisnik veza ishodi dozvolu i plati naknadu za obavljanje komercijalne djelatnosti u krugu marine. Istom klauzulom predviđeni su razlozi zbog kojih marina može odbiti takav zahtjev korisnika veza.⁸⁶

Odgovornost marine za materijalne nedostatke veza uređena je jednako u OUU za stalni vez i OUU za tranzitni vez (01 OUSV i 02 OUTV – kl. 13.1. i 13.2.). S druge strane, OUU za tranzitni vez ne sadrže klauzule o odgovornosti za nadzor plovila na vezu i dodatne usluge i radove budući da se te usluge ni ne ugovaraju u okviru ugovora o tranzitnom vezu.

U slučaju kada je sporno vrijeme sklapanja ugovora o tranzitnom vezu, među ostalim,⁸⁷ smatra se da je ugovor sklopljen i u trenutku kada se plovilo priveže na vez u marini, ako se marina tome ne usprotivi. To je specifičan način sklapanja ugovora o tranzitnom vezu i različit je u odnosu na stalni vez kod kojeg se smatra da je korisnik veza prihvatio ponudu marine kada je potpisao ugovor o vezu na za to predviđenom ugovornom obrascu.⁸⁸ Ovakvo rješenje u skladu je i s prijedlogom novog čl. 673.k st. 2. PZ-a prema kojemu, ako nije drukčije ugovoreno, ugovor o tranzitnom vezu smatra se sklopljenim u trenutku kada se plovilo priveže na vez, osim ako se pružatelj veza tome ne usprotivi.

Za ugovore o stalnom vezu pitanje trajanja ugovora uređuje se ugovornim obrascem, a budući da se ugovor o tranzitnom vezu ne sklapa potpisivanjem ugovornog obrasca, OUU za tranzitni vez uređuju pitanje trajanja ugovora u 02 OUTV kl. 17.2. Tako se propisuje da se trajanje ugovora o (tranzitnom) vezu

⁸⁶ Vidi *supra* t. 3.6.3. Obavljanje radova u marini, tumačenje 01 OUSV kl. 10. – obavljanje radova u marini kod ugovora o stalnom vezu.

⁸⁷ Ostali slučajevi predviđeni u 02 OUTV kl. 17.1. su: kada je marina zaprimila pisanu obavijest da se korisnik veza slaže s predloženim uvjetima ugovora, ili kada je marina zaprimila potvrdu prijema ponude iz elektroničkog sustava rezervacije veza, ili kada je marina zaprimila uplatu ugovorene naknade za vez.

⁸⁸ Opširnije *supra* t. 3.13. Sklapanje ugovora, vidi tumačenje 01 OUSV kl. 19. o sklapanju ugovora.

utvrđuje sporazumom ugovornih strana prilikom njegova sklapanja. Ako ugovorne strane nisu utvrdile trajanje ugovora o vezu prilikom njegova sklapanja, smatra se da ugovor traje od trenutka njegova sklapanja do prvog isplovljavanja plovila s veza. Ugovor o vezu prešutno se obnavlja dan za danom pod važećim uvjetima ako i nakon isteka ugovorom određenog vremena plovilo ostane na vezu, a marina se tome ne protivi.

Razlozi za raskid ugovora o tranzitnom vezu podudarni su onima koji su propisani u OUU za stalni vez, uz prilagodbu posebnostima toga ugovora (02 OUTV kl. 19.2.). Tako kod osnova za raskid ugovora o tranzitnom vezu nije navedena promjena vlasnika, korisnika, i poslovođe plovila.

Nadalje, za razliku od 01 OUSV kl. 21.4. korisnikovo kršenje obveze plaćanja naknade za vez i drugih tražbina marine iz ugovora o vezu ovdje daje pravo marini da odmah raskine ugovor, a u svakom slučaju joj pripada pravo na zatezne kamate i naknadu štete u skladu sa ZOO-om (02 OUTV kl. 19.3.). Naime, u OUU za stalni vez predviđa se obveza marine da najprije opomene korisnika veza i ostavi mu naknadni razumni rok za ispunjenje obveze plaćanja. S obzirom na prirodu tranzitnog veza, kao kratkotrajnog obveznog odnosa koji se brzo konzumira, obveza opominjanja uz ostavljanje razumnog roka ne bi bila primjerena. Također, kod tranzitnog veza, korisnik veza dužan je odmah po primitku obavijesti o jednostranom raskidu ugovora od strane marine ukloniti plovilo iz marine, dok je kod stalnog veza marina dužna korisniku veza ostaviti razuman rok za ispunjenje te obveze. Za razdoblje u kojem plovilo boravi na vezu nakon raskida ugovora, marina će nastaviti obračunavati naknadu koja se po njezinu cjeniku usluga primjenjuje na tranzitni vez, a ovlaštena je tražiti i naknadu ugovorne kazne ako je ona predviđena cjenikom marine. Od trenutka raskida ugovora rizik propasti i oštećenja plovila u cijelosti je na korisniku veza (02 OUTV kl. 19.4.).

Za razliku od ugovora o stalnom vezu, kod ugovora o tranzitnom vezu ne predviđa se pravo na otkaz ugovora. Ova klauzula usklađena je s prijedlogom specijalnih zakonskih odredbi o ugovoru o vezu, kojima se propisuje da ugovor o stalnom vezu može otkazati bilo koja ugovorna strana poštujući ugovorom određeni zakonski rok.⁸⁹ Takvo rješenje na tragu je općih načela iz ZOO-a. Naime, po ZOO-u otkaz ugovora dopušten je kod ugovora sklopljenih na neodređeno vrijeme (čl. 212. ZOO-a) ili kada je to pravo zakonom propisano za pojedine ugovore sklopljene na određeno vrijeme, primjerice, kod ugovora o zakupu, ugovora o najmu i sl. Također, ugovorom se mogu slobodno urediti posebni uvjeti otkaza. Kod tranzitnog ugovora o vezu riječ je o kratkotrajnom odnosu koji se brzo konzumira,

⁸⁹ Prijedlog čl. 673.u PZ-a.

a nerijetko se u praksi ugovara dan za danom, stoga se u OUU ne predviđa pravo na otkaz ugovora o tranzitnom vezu. Ostale ugovorne klauzule podudarne su s detaljno opisanim klauzulama OUU za stalni vez za sva plovila osim čartera.

5. OPĆI UVJETI UGOVORA O STALNOM VEZU U MARINI ZA PLOVILA U ČARTERU

Po svom opsegu i sadržaju razlikuje se klauzula OUU o stalnom vezu za plovila u čarteru koja se odnosi na plovilo koje je predmet ugovora o vezu. Po prirodi stvari, specifična su pitanja koja treba regulirati, a odnose se na plovila koja su u čarter menadžmentu. Ponajprije je važno da se za ovu vrstu ugovora propisuje namjena plovila te se određuje da se mjesto za vez dodjeljuje za plovila navedena u popisu čarter flote, a korisnik veza ne može upotrebljavati dodijeljene vezove za druga plovila, bez izričite suglasnosti marine (03 OUSV kl. 2., 2.1. i 2.2.). Znači, mjesto za vez se ne dodjeljuje za jedno plovilo, već za sva plovila navedena u popisu čarter flote. Premda se za svako pojedino plovilo u pravilu dodjeljuje određeni vez, pa smo i predvidjeli da se to uredno navede u predloženom obrascu popisa čarter flote, ipak, u praksi će korisnik veza ponekad prerasporediti plovila iz flote, ali samo unutar dodijeljenih odgovarajućih vezova.

Za plovilo koje je predmet ugovora bitno je sljedeće: a) namjena plovila je za čarter, b) plovilo se nalazi na popisu čarter flote korisnika veza koja čini sastavni dio ugovora o vezu, c) tehnička obilježja plovila i namjena su navedeni u popisu čarter flote, a njihova točnost se pretpostavlja i marina je nije dužna provjeravati.

OUU uređuju i dva dodatna specifična pitanja, a odnose se na obveze korisnika veza u slučaju da želi zamijeniti plovilo koje je predmet ugovora o vezu drugim plovilom te ako tijekom trajanja ugovora želi dodati plovilo na popis čarter flote.

Ako korisnik veza želi zamijeniti plovilo koje je predmet ugovora o vezu drugim plovilom, strane mogu sklopiti aneks ugovoru o vezu prema kojem je korisnik veza dužan nadoplatiti razliku u naknadi za vez ako se radi o višoj cjenovnoj kategoriji plovila, a ako je riječ o manjoj cjenovnoj kategoriji plovila korisnik veza nema pravo na umanje ugovorene naknade za vez (03 OUSV kl. 2.3.).

Ako korisnik veza tijekom trajanja ugovora o vezu želi dodati plovilo za koje se dodjeljuje mjesto za vez u marini na popis čarter flote ili ukloniti neko plovilo s popisa čarter flote, strane će sklopiti aneks ugovoru o vezu kojim će utvrditi izmjene u popisu čarter flote i dodijeljenih vezova te posljedičnu razliku u naknadi za vez (03 OUSV kl. 2.4.).

Odredbe koje se odnose na vez također su adaptirane konceptu ugovora o vezu za plovila u čarteru, pa je propisano da vez treba biti prikladan za smještaj plovila tehničkih obilježja navedenih u popisu čarter flote (03 OUSV kl. 3.1. i 3.2.).

Kod ugovora o stalnom vezu za plovila u čarteru marine ne preuzimaju ključeve plovila u svrhu predaje plovila pod nadzor marine. Stoga se u OUU ne predviđa opcija da se smatra da je korisnik stupio na plovilo preuzimanjem ključeva, odnosno da je napustio plovilo predajom ključeva na recepciji marine. Dakle 03 OUSV kl. 6.8. predviđa samo tri opcije, a marina treba odabrati jednu od njih koja najbolje odgovara njenoj praksi, ili, pak, sama definirati u svojim OUU za stalni vez čarter plovila trenutak predaje pod nadzor te prestanak obveze nadzora nad plovilom. Isto tako, u klauzuli koja govori o dokumentaciji nema obveze korisnika veza da ključeve i isprave plovila preda marini prilikom predaje plovila pod nadzor marine. Naravno, predaja ključeva može se ugovoriti kao dodatna usluga marine (03 OUSV kl. 11.3.).

Obveza korisnika veza je da vez koristi pažnjom dobrog gospodarstvenika (03 OUSV kl. 8.1.), za razliku od ugovora o stalnom vezu za sve korisnike vezova osim čarter kompanija kod kojih se od korisnika veza zahtijeva postupanje pažnjom dobrog domaćina.

Među ostale obveze korisnika veza ubraja se obveza da prijavi marini uplovljavanje i isplovljavanje plovila, odnosno dolaske i odlaske svojih gostiju, serviseru i drugih ovlaštenih osoba na način predviđen protokolima marine (03 OUSV kl. 14.1.). I ovdje vrijedi napomena da je takve protokole preporučljivo formalizirati i s njima upoznati korisnika veza radi operacionalizacije ugovora. U usporedbi s 01 OUSV kl. 14.1. ova obveza korisnika veza obuhvaća širi krug osoba o čijim dolascima i odlascima iz marine je potrebno obavijestiti marinu, a svojstveno je samoj djelatnosti čarter kompanije i namjeni plovila. Međutim, ovu klauzulu marine trebaju prilagoditi svojoj praksi i protokolima.

Pravila o odgovornosti marine iz 03 OUSV kl. 15. prilagođena su činjenici da su ugovori o vezu plovila u čarter menadžmentu nepotrošački ugovori, štoviše, trgovački ugovori, pa su uvrštena samo pravila o odgovornosti i teretu dokazivanja za ovu vrstu ugovora, a u tom dijelu su pravila o odgovornosti marine podudarna onima iz 01 OUSV kl. 15. za nepotrošačke ugovore.

Kada je riječ o pravu zadržanja, specifično je za ugovore o vezu za plovila u čarter menadžmentu da marina može, osim plovila u vezi kojeg je tražbina nastala, zadržati bilo koje drugo plovilo s popisa čarter flote koje je u istom vlasništvu kao plovilo u vezi kojeg je tražbina nastala ili koje je u vlasništvu korisnika veza (03 OUSV kl. 18.).

Budući da se mjesto za vez za plovila u čarteru dodjeljuje za sva plovila navedena u popisu čarter flote (03 OUSV kl. 2.2.) ugovor o vezu ne prestaje propašću pojedinog plovila, budući da ugovor vrijedi za ostala plovila s popisa čarter flote. Teoretski gledano, ugovor bi prestao tek propašću svih plovila s popisa čarter flote u odnosu na koje je ugovor o vezu sklopljen.

6. MODELI UGOVORA O STALNOM VEZU PLOVILA U MARINI ZA SVA PLOVILA OSIM ČARTERA

Sva četiri modela ugovora o stalnom vezu za sva plovila osim čartera imaju jednake ugovorne odredbe ugovornog obrasca koje se odnose na ugovorne strane, plovilo, vez, razdoblje ugovora i naknadu za vez. Na ugovornom obrascu ispunjavaju se podaci za marinu koja je pružatelj usluge te detaljni i iscrpni podaci o korisniku veza. Pored podataka o korisniku veza, u ugovoru se detaljno identificiraju i zastupnik korisnika veza, upisani vlasnik plovila i hipotekarni vjerovnik. Kao što je opisano, kod ugovora o stalnom vezu od korisnika veza koji nije upisani vlasnik zahtjeva se da ima ovlaštenje za sklapanje ugovora o vezu i za račun upisanog vlasnika, odnosno hipotekarnog vjerovnika (01 OUSV kl. 1.2.). Zbog toga je važno da sve spomenute osobe u ugovoru budu precizno identificirane.

Plovilo koje je predmet ugovora je bitan sastojak ugovora, pa se u čl. 2. ugovornog obrasca (01 USV modeli I – IV) navode detaljni identifikacijski podaci za plovilo, kao i podaci o njegovu osiguranju, i to osiguratelj, razdoblje osiguranja, osigurana vrijednost trupa, stroja i opreme plovila te limit osiguranja odgovornosti. Bitno je da tehnička obilježja plovila koja je korisnik veza dao i koja se unose u ugovor marina nije dužna provjeravati, a njihova točnost se pretpostavlja, ali marina pridržava pravo provjere njihove točnosti (01 OUSV kl. 2.1.).

Mjesto za vez je u ugovornom obrascu određeno tako što se u članku 3. ugovornog obrasca (01 USV modeli I – IV) upisuje broj mjesta za vez, gat, duljina i širina mjesta za vez. Međutim, to ne znači da korisniku veza pripada ekskluzivno pravo da za vrijeme trajanja ugovora ima na raspolaganju isključivo to u ugovoru određeno mjesto za vez. Sukladno 01 OUSV kl. 3.3. marina može u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja korisnika veza premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez unutar marine.⁹⁰

⁹⁰ Vidjeti sudsku praksu, tekst uz bilj. 30.

Razdoblje ugovora određuje se u čl. 4. obrasca ugovora (01 USV modeli I – IV), tj. u ugovorni obrazac strane upisuju kalendarsko razdoblje za koje se ugovor sklapa. Posebno je uređena mogućnost prešutne obnove ugovora. Propisano je da su strane suglasne da se istekom ugovorenog razdoblja ugovor prešutno obnavlja na sljedeće ugovorno razdoblje od godinu dana, ako ni jedna strana u roku (koji marina mora odrediti u ugovoru vodeći računa da to bude razuman rok) prije isteka ugovorenog razdoblja pisanim putem ne obavijesti drugu stranu da ne želi obnoviti ugovor. Prešutna obnova podrazumijeva primjenu jednakih uvjeta ugovora. U posebnom članku se uređuje pitanje koji OUU i cjenici se primjenjuju na ugovor ako marina tijekom novog ugovornog razdoblja izmijeni OUU ili cjenik usluga.

U članku 5. ugovora (01 USV modeli I – IV) strane ugovaraju iznos naknade za vez za ugovoreno razdoblje te njegovo dospijeće i način plaćanja. U slučaju obnove ugovora, utvrđuje se naknada za vez za sljedeće ugovorno razdoblje prema cjeniku usluga važećem u vrijeme obnove ugovora.

Osnovna razlika četiriju modela ugovora o vezu je u opsegu ugovorenih usluga, a to se prvenstveno očituje u čl. 6. (01 USV modeli I – IV). Kao što je objašnjeno, iza svakog modela ugovora stoji prepoznatljiv naziv i sadržaj ugovorene usluge koji marina i korisnik ugovaraju za pojedini model ugovora o vezu.⁹¹

Prema modelu I (najam) ponuđeni set mogućih ugovorenih usluga je: a) ustupanje mjesta za vez, b) uporaba brodskih ležaljki i podmetača te ostale opreme za suhi vez i c) polog ključeva plovila na recepciji marine. Ustupanje mjesta za vez je bitan sastojak svakog ugovora o vezu i kao usluga se konzumira u svim modelima ugovora o vezu. Marine uglavnom u svojoj ponudi imaju i uslugu suhog veza, tj. uslugu smještaja plovila na kopnu. Nerijetko, strane ugovaraju da će se dio godine, za vrijeme dok traje nautička sezona, plovilo držati na vezu u moru, a preostali dio godine na suhom vezu. Zbog toga se u svim modelima ugovora predviđa, kao ugovorena usluga, i ustupanje mjesta za suhi vez. Naravno, ovu uslugu će u svojoj ponudi imati one marine koje imaju odgovarajuće smještajne kapacitete na kopnu, tj. koje u ponudi imaju uslugu suhog veza. Bitno je da se na ovu ugovorenu uslugu analogno primjenjuju odredbe OUU koje se odnose na ustupanje i održavanje veza. Stoga, i suhi vez treba udovoljavati svim uvjetima propisanim u odgovarajućim OUU i pozitivnim propisima koji se odnose na ustupanje sigurnog veza te njegovo održavanje u sigurnom i ispravnom stanju.

Ugovorne strane kao posebnu ugovorenu uslugu u svim modelima ugovora mogu ugovoriti polog ključeva na recepciji marine. Često se ugovara polog

⁹¹ Vidjeti *supra* t. 2. Opće napomene o sadržaju, strukturi i predmetu reguliranja OUU i MUV.

ključeva plovila na recepciji marine radi toga da bi ih mogle preuzeti treće osobe koje vlasnik plovila za to ovlasti, a obično su to serviseri, brodograđevnici ili drugi pružatelji usluga. Naravno, da bi mogla preuzeti ključeve, treća osoba mora imati odgovarajuću punomoć korisnika veza za preuzimanje ključeva i uporabu plovila ili obavljanje određenih radova na njemu. I drugo, ključevi se u praksi mnogih marina mogu deponirati na recepciji marine za slučaj da ih marina treba koristiti radi iznimnog ulaska u plovilo u vezi s izravnom ugroženosti plovila i poduzimanjem hitnih nepredviđenih činjenja u vezi plovila. Kod modela I (najam) isključivo ova dva motiva dolaze u obzir kao svrha ugovorene usluge pologa ključeva.

Kod drugih modela ugovora, a opet ovisno o vrsti ugovorene usluge, deponiranje ključeva na recepciji marine može imati drugačiju funkciju. Ako strane kao ugovorenu uslugu izaberu nadziranje plovila na vezu iz modela II (najam + nadzor) ili modela III (najam + nadzor + dodatne usluge i radovi) te ako se primjenjuje opcija 2 iz 01 OUSV kl. 6.8., predaja ključeva ima posebno važnu funkciju. U tom slučaju predaja ključeva na recepciji marine označava trenutak predaje plovila pod nadzor marine, a svaki put kada korisnik veza ili treća osoba koju je on ovlastio preuzme ključeve, marina se oslobađa svake odgovornosti za nadzor plovila. Također, polog ključeva na recepciji marine može biti u funkciji ispunjavanja drugih dodatnih usluga i radova od strane marine iz modela III (najam + nadzor + dodatne usluge i radovi) ili modela IV (najam + dodatne usluge i radovi), primjerice, ako strane ugovore kontrolu kaljuže, punjenje baterija ili neku drugu dodatnu uslugu ili rad koji podrazumijeva ulaženje u zaključane kabinske prostorije plovila.

Za model II (najam + nadzor) specifično je da se uz ustupanje mjesta za vez u moru i/ili na suhom dodatno ugovara nadzor plovila na vezu. Treba pojasniti da u modelu II i modelu III (koji također sadrži uslugu nadzora) strane ne moraju nužno ugovoriti uslugu pologa ključeva, ali to će ovisiti o praksi marine i željama ugovornih strana. Naime, obveza nadzora u pravilu se ispunjava bez ulaženja u zaključane kabinske prostorije, a trenutak predaje plovila pod nadzor marine i prestanak nadzora strane mogu vezati uz trenutak prijavljivanja dolaska/odlaska u marinu ili evidentiranje dolaska/odlaska u automatskom sustavu evidencije ulaska/izlaska iz marine (01 OUSV kl. 6.8. opcija 1 ili 3), a ne nužno uz predaju ključeva. Kod modela III u pravilu se ugovara polog ključeva, jer je ulaženje u zaključane kabinske prostore plovila neophodno za ispunjavanje drugih dodatnih usluga i radova koji su predmet uređenja tog modela ugovora.

Modeli ugovora II i III sadrže poseban članak u kojem strane na ugovornom obrascu označavaju ugovara li se predaja ključeva, predaja isprava plovila i

sastavljanje i predaja popisa inventara i opreme plovila. Ovim modelima ugovora o vezu strane ugovaraju nadzor plovila na vezu, pa zbog toga uređuju i spomenuta relevantna pitanja, a na njih se primjenjuju i odgovarajuće klauzule OUU o nadzoru.

Specifično je za model III da sadrži najširi komplet ugovorenih usluga, a to su ustupanje mjesta za vez, nadzor i dodatne usluge i radovi. Naravno, popis dodatnih usluga i radova predviđen u obrascu ugovora naveden je primjerom, tj. navedene su usluge koje su česte u poslovnoj praksi najvećeg broja hrvatskih marina, a u rubrici ostalo mogu se specificirati dodatne usluge ili radovi koji nisu navedeni u ugovornom obrascu. Međutim, svaka marina treba u ugovornom obrascu ovaj popis prilagoditi svojoj tržišnoj ponudi. Bitno je naglasiti da se model III ugovora o vezu primjenjuje i na dodatne usluge i radove iz djelokruga marine koje su naknadno ugovorene za vrijeme trajanja ugovora. Dakle, neće se raditi o posebnom ugovoru ako strane za vrijeme trajanja ugovora ugovore neku od dodatnih usluga i radova iz djelokruga marine. Naknada za te usluge obračunava se po cjeniku usluga važećem u vrijeme kad je usluga ugovorena, a dostijeva na plaćanje odmah po izvršenoj usluzi sukladno čl. 6.2. ovog ugovornog obrasca (01 USV model III). Međutim, podsjećamo da dodatne usluge i radove koji se ugovaraju u okviru ugovora o vezu ne bi trebalo miješati s eventualnim serviserskim i brodogodopovratničkim radovima koje pojedine marine imaju u ponudi, a koji se ugovaraju po posebnom radnom nalogu, tj. posebnim ugovorom na koji se supsidijarno primjenjuju odredbe PZ-a o ugovoru o gradnji, popravku i preinaci broda.⁹²

Za model IV karakteristično je da strane ugovaraju kombinaciju usluga namjena veza + dodatne usluge i radovi, a također je moguće da se dodatne usluge i radovi iz djelokruga marine naknadno ugovore, kao i kod modela III. Dakle, ovaj model ugovora ne sadrži uslugu nadzora plovila na vezu, ali uključuje neke druge dodatne usluge ili radove iz djelokruga marine.

Sastavni dijelovi ugovora su za sve modele ugovora o vezu isti. Osnovna razlika među njima je što se na različite modele primjenjuju različite kombinacije klauzula OUU za stalni vez. Stoga, svaki model navodi koje klauzule OUU su isključene iz primjene. Najširi je model III koji podrazumijeva primjenu svih klauzula iz kompleta 01 OUSV. S druge strane, modeli I i IV ne uključuju obvezu nadziranja plovila na vezu, pa se na te modele ne primjenjuju odredbe OUU koje govore o nadzoru plovila na vezu, tj. 01 OUSV kl. 6., kl. 15.3., kl. 15.4. itd. Uz OUU, sastavni dio ugovora su pravilnik o redu u luci, plan za prihvata i rukovanje

⁹² Vidjeti *supra* t. 3.5.3. Dodatne usluge i radovi.

otpadom s plovnih objekata, cjenik usluga i eventualni pisani protokoli marine, primjerice, onaj iz 01 OUSV kl. 14.⁹³

Važna obveza koju je marina dužna poštivati, a u obrascu ugovora se deciderano navodi, jest da su akti koji čine sastavni dio ugovora objavljeni na mrežnim stranicama marine, te da se mogu dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu marine, uručivanjem pisanog primjerka i sl. To je posebno važno sa stajališta zaštite potrošača i interesa svih korisnika vezova, jer se marini koja ispunjava spomenutu obvezu ne može prigovoriti da korisniku nije bilo omogućeno da se upozna s nekom svojom obvezom ili pravom ili obvezama i odgovornostima marine. Sa stajališta marine bitno je da se svim modelima ugovora propisuje da korisnik veza potpisom ugovora potvrđuje da je upoznat sa sadržajem svih navedenih akata koji čine sastavni dio ugovora.

Svim modelima ugovora o vezu uređuje se još jedno posebno važno pitanje za ugovorni odnos, a to je pitanje koji OUU i cjenik usluga će se primjenjivati na ugovor ako marina za vrijeme trajanja ugovornog razdoblja izmijeni OUU i cjenik usluga.⁹⁴ Marina je ovlaštena jednostrano izmijeniti OUU i cjenik usluga, a o tome je dužna obavijestiti korisnika veza. Na ugovor o vezu do isteka tekućeg ugovornog razdoblja primjenjuju se OUU i cjenik usluga koji su bili na snazi u vrijeme sklapanja odnosno obnove ugovora. U slučaju prešutnog obnavljanja ugovora za novo ugovorno razdoblje vrijede OUU i cjenik usluga koji su na snazi u trenutku prešutne obnove pod uvjetom da je korisnik veza o njima obaviješten najmanje 30 dana prije isteka roka u kojem korisnik veza može izjaviti da ne želi obnoviti ugovor o vezu. Taj rok u ogleđnim MUV nije naveden te je prepušteno marinama da ga propišu svojim ugovorima. Međutim, treba naglasiti da taj rok za izjavu korisnika veza da ne želi obnoviti ugovor ne smije biti nerazumno kratak i ne smije isteći prije nego što su poznati bitni uvjeti za obnovu ugovora, tj. prije nego što su objavljeni novi cjenici ili izmijenjeni OUU. Dakle, taj rok treba biti razuman kako bi omogućio slobodu odlučivanja korisniku veza o tome hoće li obnoviti ugovor ili ne. Sugestija je da se ostavi bar 30 dana razmaka između izmjene cjenika usluga i/ili OUU i isteka roka za izjavu korisnika veza da ne želi obnovu ugovora.

Pored toga, u ugovornim obrascima predviđena je opcija kojom se korisniku veza omogućuje da u roku od 15 dana od objave novih OUU i cjenika usluga izjavi da pristaje da se na ugovor odmah primjenjuju izmijenjeni OUU i cjenik usluga. Znači, korisnik veza može pod opisanim uvjetima optirati između dvije

⁹³ Vidjeti *supra* t. 3.6.7. Ostale obveze korisnika veza.

⁹⁴ Vidjeti 01 USV model I, čl. 7.4.; 01 USV model II, čl. 8.4.; 01 USV model III, čl. 8.4. i 01 USV model IV, čl. 7.4.

opisane mogućnosti i faktično je njemu prepuštena odluka o tome koji OUU i cjenik usluga su za njega povoljniji i koji će se primjenjivati.

Pravilnik o redu u luci i plan za prihvatanje i rukovanje otpadom s plovnih objekata imaju narav upravnih akata koje marina donosi temeljem zakonskih javnih ovlasti. Stoga je korisnik veza upoznat s mogućnošću jednostrane izmjene ovih akata, te ga oni obvezuju trenutkom njihove objave. Navedeni akti objavljuju se na mrežnim stranicama marine, a mogu se dobiti na uvid i na drugi uobičajeni način, primjerice, elektronskom poštom, uvidom u sjedištu marine, uručivanjem pisanog primjerka i slično. Međutim, ako takva izmjena ovih akata prouzroči znatne dodatne obveze ili troškove na teret korisnika veza, on je slobodan jednostrano otkazati ugovor o vezu uz otkazni rok od 30 dana te u tom slučaju ne podliježe eventualnoj obvezi plaćanja ugovorne kazne, penala, naknade za prijevremeni otkaz ugovora ili sličnoj nepovoljnoj ugovornoj posljedici. Ovdje je riječ o javnopravnim aktima koji obvezuju odmah, znači trenutkom njihove objave te korisnik ne može birati koji će se pravilnik na njega primjenjivati, ali mu je pod opisanim uvjetima omogućeno da jednostrano otkaže ugovor o vezu.

Mjerodavno pravo, sudska nadležnost i stupanje na snagu su u svim ugovornim obrascima jednako uređeni. Određeno je da ugovor stupa na snagu u trenutku kada ga je korisnik veza potpisao, a na sve modele ugovora primjenjuje se hrvatsko pravo. U pogledu rješavanja sporova nastalih iz ugovora o vezu u oglednim modelima ugovora nude se četiri opcije, a strane odabirom jedne od njih ugovaraju pred kojim tijelom će rješavati međusobne sporove. Opcijom 1 predviđa se da će strane sve sporove iz ugovora nastojati riješiti mirnim putem, a ako to ne uspiju ugovara se nadležnost trgovačkog suda. Svaka marina treba u svojim ugovornim obrascima navesti koji je trgovački sud mjesno nadležan za rješavanje ovih sporova. Opcijom 2 ugovornim stranama se nudi da sporove koji proizlaze iz ugovora o vezu, uključujući i sporove koji se odnose na pitanja njegova valjanog nastanka, povrede ili prestanka, kao i na pravne učinke koji iz toga proistječu, pokušaju riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore. Ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se ugovorne strane dogovore, oni će se konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima). Opcijom 3 predviđa se da će strane svoje sporove pokušati riješiti mirenjem pri Centru za mirenje Hrvatske gospodarske komore. Međutim, ako ti sporovi ne budu riješeni mirenjem u roku od [30] dana nakon podnošenja prijedloga za pokretanje postupka mirenja ili u drugom roku o kojem se stranke dogovore, rješavat će se pred nadležnim Trgovačkim sudom

koji strane u ugovoru trebaju navesti. Opcijom 4 predviđeno je da će se svi spорови konačno riješiti arbitražnim postupkom u skladu s Pravilnikom o arbitraži pri Stalnom arbitražnom sudištu Hrvatske gospodarske komore (Zagrebačkim pravilima).⁹⁵

7. MODELI UGOVORA O STALNOM VEZU PLOVILA U MARINI ZA PLOVILA ČARTER FLOTE

U sva četiri modela ugovora u prvom članku definiraju se ugovorne strane. Na strani korisnika veza popunjavaju se podaci kojima se identificira korisnik veza tj. čarter kompanija i njen zastupnik, a u popisu čarter flote za svako plovilo posebno se navode podaci o upisanom vlasniku i hipotekarnom vjerovniku.

Ugovorom o stalnom vezu za plovila u čarteru mjesto za vez dodjeljuje se za plovila navedena u popisu čarter flote (03 OUSV kl. 2.2.). Stoga se u ugovornom obrascu ne navode podaci o plovilima koja su predmet ugovora, već su ti podaci sadržani u popisu čarter flote koja je sastavni dio ugovora. Podaci o plovilu uključuju njegovu preciznu identifikaciju u pogledu imena, registarske oznake, zastave, tipa, brodogradilišta / modela, materijala, duljine, širine, gaza, težine, godine gradnje i dr. Podaci o plovilu uključuju i podatke o osiguratelju, razdoblju osiguranja, osiguranoj vrijednosti i limitu osiguranja. Svi ovi podaci upisuju se u popis čarter flote koji je sastavni dio ugovora o vezu.

Slično tome, mjesto za vez koje se dodjeljuje za pojedino plovilo iz flote također se navodi i opisuje u popisu čarter flote, ali i kod ovih modela ugovora marina može u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja korisnika veza premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez unutar marine (03 OUSV kl. 3.3.).

Razdoblje ugovora i naknada za vez uređeni su jednako kao i u modelima ugovora o stalnom vezu za sve osim čartera, pa vrijedi tumačenje koje je gore navedeno. Ugovorene usluge uređene su također jednako kao i u modelima ugovora koji se primjenjuju na sve korisnike osim čarter kompanija, ali uz određene iznimke koje se u nastavku objašnjavaju.

Kod modela I ugovora za plovila u čarteru ne predviđa se usluga pologa ključeva plovila na recepciji marine. U ovom modelu ugovora marina preuzima isključivo obvezu ustupanja sigurnog i održavanog veza čarter kompaniji kao korisniku veza. Plovilo ni u jednom trenutku ne prelazi pod nadzor marine. Kod

⁹⁵ Predložene klauzule o rješavanju sporova zapravo su inačica preporučenih klauzula Hrvatske gospodarske komore, vidjeti <https://www.hgk.hr/stalno-arbitrazno-sudiste-pri-hgk/arbitrazne-klauzule>, stranica posjećena 22. prosinca 2018.

modela II je drukčije jer ovdje ključevi mogu biti u funkciji predaje plovila pod nadzor marine. Točnije, ako je ugovorena ta opcija iz 03 OUSV kl. 6. predajom ključeva na recepciji smatra se da je plovilo predano pod nadzor marini, i obrnuto, da nadzor prestaje njihovim preuzimanjem od strane korisnika veza. Isto tako, ako marina nadzirući plovilo na vezu opazi određene promjene koje zahtijevaju hitno postupanje, ona može u tu svrhu koristiti ključeve radi ulaženja u zaključane kabinske prostore plovila.

Model III ugovora o vezu za čarter ima znatno manji broj dodatnih usluga i radova koje čarter kompanija kao korisnik veza može ugovoriti s marinom kao pružateljem tih usluga u usporedbi s onima koje se nude modelom III ugovora o vezu za sve osim čartera. Takvo ugovorno rješenje prilagođeno je poslovnoj praksi hrvatskih marina i uobičajenim specifičnim obilježjima koja su karakteristična za plovila u čarteru. Tako, po prirodi stvari, čarter kompanije ne ugovaraju s marinom provjetranje plovila, izbacivanje oborinskih voda, punjenja baterija, kontrolu kaljuže, pokrivanje ceradom te čišćenje unutrašnjosti. Te poslove uobičajeno obavlja čarter kompanija kao korisnik veza, i to samostalno ili podugovarajući takve usluge s drugom pravnom ili fizičkom osobom. Na te odredbe i poslove primjenjuju se odredbe OUU koje govore o obavljanju radova u marini (03 OUSV kl. 10.). U tom smislu, ovisno o poslovnoj praksi marine i o tome koju je opciju iz ove klauzule uvrstila u svoje OUU, čarter kompanija može koristiti usluge servisa, brodogradnjača i drugih pružatelja usluga po svom izboru uz suglasnost marine ili je, pak, dužna koristiti u pravilu samo usluge onih pružatelja usluga koji s marinom imaju ugovor o poslovnoj suradnji.

Dodatne usluge i radovi koje čarter kompanija kao korisnik veza može ugovoriti s marinom prema modelima III i IV navode se primjerice, u ogleđnim MUV, a u rubrici ostalo strane mogu navesti i ugovoriti i druge usluge iz djelokruga marine. Bitno je da se ugovor primjenjuje i na dodatne usluge i radove iz djelokruga marine koje su naknadno ugovorene.

Ugovorne odredbe svih modela ugovora za čarter plovila koje se odnose na predaju ključeva, isprave plovila, popis inventara, mjerodavno pravo i sudsku nadležnost te stupanje na snagu ugovora podudarne su s modelima ugovora za sva plovila osim čartera.

8. ZAKLJUČAK

Zbog intenzivnog razvoja nautičkog turizma i težnje Republike Hrvatske da i dalje razvija nautički turizam, kao važna pitanja hrvatskog prava pojavljuju se

pravna pitanja u vezi standardizacije OUU i MUV hrvatskih marina. U cilju boljeg razumijevanja teorijske i praktične pozadine standardizacije OUU i MUV u radu su prvo sumarno iznesena obilježja ugovora o vezu i poslovne prakse hrvatskih marina. Ističe se da u odnosu na ugovor o vezu do sada nije bilo doktrinarnog tumačenja konceptijskih i pravno teorijskih pitanja u domaćoj pravnoj književnosti, zakonski okvir pokazao se neprimjerenim, autonomno pravo je neuređeno i nije dovoljno standardizirano, a sudska praksa je neujednačena. Danas je prevladana većina ovih problema, i može se reći da ugovor o vezu ulazi u novo razdoblje te dobiva attribute uređenog ugovora oko kojeg će se graditi stabilna i ujednačena poslovna i sudska praksa, a to će značiti veću pravnu sigurnost i veću konkurentnost hrvatskih marina. U ovim kratkim zaključnim razmatranjima ukazuje se na to koji su učinci standardizacije OUU i MUV:

- Jedinstvena nomenklatura ugovora o vezu po modelima: model I (najam), model II (najam + nadzor), model III (najam + nadzor + dodatne usluge i radovi), model IV (najam + dodatne usluge i radovi). Dakle, iza svakog modela ugovora o vezu stoji jedinstven i prepoznatljiv sadržaj usluge ili usluga koje marina pruža.
- Prepoznatljiv sadržaj svake ugovorene usluge uključuje i korištenje jedinstvene terminologije za obveze marine. Nadalje, opseg pojedinih obveza marine koje su se u praksi već standardizirale konkretizira se jasnim opisom, tj. standardnim klauzulama ugovora propisuje se koje uobičajene radnje i postupke podrazumijeva pojedina obveza marine te kada započinje, a kada završava njezino ispunjavanje. Jasno se uređuju i druga pitanja važna za ispunjavanje određene obveze.
- Jedinstveno tumačenje ugovora postiže se jasnim, preciznim, dobro strukturiranim ugovornim klauzulama kojima su dovoljno razrađena sva važna pitanja (korisnik veza, plovilo, vez, naknada za vez, obveze marine, obveze korisnika veza, odgovornost za štetu, hitna nepredviđena činjenja, pravo zadržanja plovila na vezu, sklapanje ugovora, neprenosivost ugovora na treće osobe, prestanak, raskid i otkaz ugovora o vezu, mjerodavno pravo i sudska nadležnost, primjena OUU).
- Jednostavna, jasna i logična struktura doprinosi lakom i brzom snalaženju u tekstu klauzula OUU i članaka MUV te njihovoj preglednosti.
- Pojednostavljuje se sklapanje ugovora i doprinosi se kvaliteti usluge u pogledu pravne sigurnosti, a marinama se omogućava efikasniji nadzor nad poslovanjem.

- Postignut je dobar balans između prava i obveza ugovornih strana u skladu s aktualnom praksom i kogentnim pozitivnim propisima.
- Usklađenost s novim odredbama PZ-a o ugovoru o vezu čije usvajanje i stupanje na snagu se uskoro očekuje.
- Vjerno prenošenje i implementacija svih specifičnosti ugovora o vezu koje su se izgradile i ustalile u praksi hrvatskih marina uz poštivanje onih zakonskih normi od kojih se ugovorom ne može odstupiti omogućuje održavanje kontinuiteta i stabilnosti poslovne prakse.
- Omogućena je standardizacija na razini svih marina koje prihvate smjernice za standardizaciju, a korisnicima vezova u interesu je da OUU i MUV budu standardizirani na razini većeg broja marina i da se s njima mogu upoznati na brz i jednostavan način prije sklapanja ugovora.
- Standardizacija OUU i MUV i donošenje specijalnih zakonskih odredbi o ugovoru o vezu su korak naprijed prema postizanju jasnog, preciznog, dobro razrađenog te interesno dobro balansirano sustava odgovornosti iz ugovora o vezu koji nudi veću pravnu sigurnost i bolju predvidivost pravne zaštite. Nadamo se da će se pozitivni efekti standardizacije OUU i MUV odraziti i na sudsku praksu.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige

1. Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti morskog okoliša od onečišćenja s brodova*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2012.
2. Žic – Dunižarić, D., *Marina Punat grupa, prvih 50 godina*, Punat, 2014.

Članci

1. Ćorić, D., Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara na jahte i brodice, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 131-147.
2. Padovan, A. V., Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 167, 2013., str. 1-35.
3. Padovan, A. V., Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo*

- ususret budućnosti, INTRANSLAW 2017*, Ćorić, D.; Radionov, N.; Ćar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 379-406.
4. Padovan, A. V., Važnost pomorskog osiguranja u pravnoj zaštiti mora, Barbić, J. (ur.), *Pravna zaštita mora*, knjiga 35, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2017., str. 85-107.
 5. Padovan, A. V.; Petit Lavall, M. V.; Merialdi, A.; Cerasuolo, F., Security and Enforcement of Marina Operator's Claims: Croatian, Italian and Spanish Law Perspectives, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 49, br. 4, 2018., str. 518-543.
 6. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 149-175.
 7. Padovan A. V.; Skorupan Wolff, V., Zakonska rješenja *de lege ferenda* za napuštena plovila u marinama, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 137-163.
 8. Padovan, A. V.; Tuhtan Grgić, I., Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code, *II Diritto Marittimo*, vol. CXIX, br. II, 2017., str. 366-399.
 9. Petrinović, R.; Mandić, N., Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125-135.
 10. Pijaca, M., Pravni odnosi između marine i čarter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 253-284.
 11. Skorupan Wolff, V., Odgovornost za krađu plovila na vezu i posljedice neispunjenja ugovorne obveze predaje plovila marini iz ugovora o vezu i čuvanju plovila (prikaz presude), *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 56, br. 171, 2017., str. 218-221.
 12. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina, *Zbornik radova 2. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava: Suvremeni izazovi*

pomorske plovidbe, ISCML 2018, Amižić Jelovčić, P. *et al.* (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 333-380.

13. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja: Transportno pravo ususret budućnosti, INTRANSLAW 2017*, Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 313-353.
14. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Ugovor o vezu *de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, knjiga 42, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93.
15. Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, *7th International Maritime Science Conference, IMSC 2017, Book of Proceedings*, Vidan, P. *et al.* (ur.), Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111.

Propisi

1. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.
2. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018.
3. Zakon o obveznom osiguranju u prometu, Narodne novine br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014.
4. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016.
5. Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije iz Nairobija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine, Narodne novine br. 3/2017.
6. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/2017.
7. Zakon o zaštiti potrošača, Narodne novine br. 41/2014, 110/2015.
8. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.

Sudska praksa

1. Trgovački sud u Rijeci, P-2590/1994, 28. veljače 2007.
2. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-8130/03, 22. studenog 2006.
3. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-244/2013, 17. travnja 2013.
4. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-778/2014, 8. siječnja 2015.

Ostalo

1. Odluka Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Klasa: 011-01/16-02/117, Urbroj: 530-03-2-1-2-17-2 od 1. veljače 2017.
2. Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, prvo čitanje, P.Z.E. br. 421 – predlagatelj: Vlada Republike Hrvatske, <http://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-pomorskog-zakonika-prvo-citanje-pze-br-421-predlagateljica?t=46034&tid=205843>, stranica posjećena 10. prosinca 2018.
3. IMO, Status of Conventions, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202018.pdf>, stranica posjećena 30. prosinca 2018.
4. Mrežna stranica projekta DELICROMAR, www.delicromar.hazu.hr.