

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
JADRANSKI ZAVOD
Z A G R E B

POREDBENO POMORSKO PRAVO COMPARATIVE MARITIME LAW

Zbornik radova / Book of Proceedings

2. Jadranska konferencija pomorskog prava
25. – 27. svibnja 2017., Opatija, Hrvatska

2nd Adriatic Maritime Law Conference (AMLC)
25 – 27 May 2017, Opatija, Croatia



POREDBENO POMORSKO PRAVO = COMPARATIVE MARITIME LAW

Nakladnik / Publisher:

HRVATSKA AKADEMIJA ZNANOSTI I UMJETNOSTI
CROATIAN ACADEMY OF SCIENCES AND ARTS
Trg Nikole Šubića Zrinskog 11, HR-10000 Zagreb

Za nakladnika / For the Publisher: akademik Pavao Rudan, glavni tajnik

Glavni urednik / Editor-in-Chief: akademik Davorin Rudolf

Zamjenica glavnog urednika / Deputy Editor-in-Chief: prof. dr. sc. Dorotea Ćorić

Adresa uredništva / Address of the Editorial Board:

JADRANSKI ZAVOD HRVATSKE AKADEMIJE ZNANOSTI I UMJETNOSTI
ADRIATIC INSTITUTE OF THE CROATIAN ACADEMY OF SCIENCES AND ARTS
Augusta Šenoa 4, HR-10000 Zagreb; tel: +385 1 49 20 733; tel/fax: + 385 1 48 12 703
<http://jadranski-zavod.hazu.hr/hr/publikacije-zavoda/poredbeno-pomorsko-pravo>
e-mail: jz@hazu.hr

Uredništvo / Editorial Board

Prof. David Joseph Attard, PhD, IMO International Maritime Law Institute, Malta; Prof. Vesna Kazazić, PhD, University of Mostar; Adj. Prof. Massimiliano Musi, PhD, Alma Mater Studiorum – University of Bologna; Prof. María Victoria Petit Lavall, PhD, Universitat Jaume I, Castellón; Assist. Prof. Elena Orrù, PhD, Alma Mater Studiorum – University of Bologna; Vesna Polić Foglar, PhD, GBF Rechtsanwälte, Zürich; Prof. Časlav Pejović, PhD, Kyushu University, Fukuoka; Zoran Radović, PhD, Maribor; Prof. Stefano Zunarelli, PhD, Alma Mater Studiorum – University of Bologna; Zunarelli Studio Legale Associato, Bologna

prof. dr. sc. Petra Amižić Jelovčić, Pravni fakultet, Split; prof. dr. sc. Vesna Barić-Punda, Pravni fakultet, Split; prof. dr. sc. Dragan Bolanča, Pravni fakultet, Split; prof. emer. Vladimir Đuro Degan, Jadranski zavod HAZU, Zagreb; prof. dr. sc. Ivan Frančišković, Ekonomski fakultet, Rijeka; prof. emer. Ivo Grabovac, Split; prof. dr. sc. Srećko Jelinić, Osijek; dr. sc. Petar Kragić, Tankerska plovidba d.d., Zadar; prof. dr. sc. Axel Luttenberger, Pomorski fakultet, Rijeka; prof. dr. sc. Jasenko Marin, Pravni fakultet, Zagreb; prof. dr. sc. Drago Pavić, Split; prof. dr. sc. Ranka Petrinović, Pomorski fakultet, Split; prof. dr. sc. Davorin Rudolf, ml., Pravni fakultet, Split; dr. sc. Vanja Seršić, Rab; dr. sc. Gordan Stanković, Odvjetničko društvo Vukić, Jelušić, Šulina, Stanković, Jurcan & Jabuka; Rijeka; Robert Stude, dipl. iur., Zagreb; Zoran Tasić, dipl. iur., Dedicato d.o.o., Zagreb; Brodosplit d.d. Split; Zoran Zaninović, dipl. iur., Zagreb; dr. sc. Marina Vokić Žužul, Zagreb

Suradnica u uredništvu (Online, UDK) / Associate Editor (Online, UDC):

Marula Vujasinović, dipl. bibl.

Lektor za engleski jezik / English Language Reviser: prof. Jelena Žanić Mikuličić

Tehnička urednica / Editorial Secretary: Vlatka Živojnović

Časopis izlazi jedanput godišnje / The journal is published annually

Naklada: 200 primjeraka / Circulation: 200 copies

Tiskano uz potporu / Financial support: Ministarstvo znanosti i obrazovanja Republike Hrvatske / Ministry of Science and Education of the Republic of Croatia /; Zaklada Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti / The Foundation of the Croatian Academy of Sciences and Arts /

Prilozi objavljeni u časopisu dostupni su u bazama, na portalima i servisima / Papers published in the journal are included in the databases, portals and services: Academic Search Complete (EBSCO); Legal Source (EBSCO); HRČAK; DiZbi.HAZU; ERIH Plus; Scientific Indexing Services (SIS); ASFA Database; Electronic Journals Library; Library of Congress; Peace Palace Library (Hague)

Grafičko oblikovanje i tisak / Graphic Design and Print:

Tiskara Zelina d.d., Katarine Krizmanić 1, 10380 Sveti Ivan Zelina, veljača 2018.

PRAVNI ODNOSI IZMEĐU MARINE I CHARTER KOMPANIJE U SVEZI S UGOVOROM O VEZU – PRIKAZ HRVATSKE I KOMPARATIVNE POSLOVNE PRAKSE¹

Dr. sc. MARIJA PIJACA*

UDK627.097
629.5.08:347.74
347.794
DOI 10.21857/ygjjwrcjxry
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 21.11.2017.
Prihvaćeno za tisak: 17.1.2018.

U ovom radu razmatraju se pravni odnosi između marine i charter kompanije koji proizlaze iz ugovora o vezu. Definišu se pojmovi marina i charter kompanija te navode njihove osnovne karakteristike (razvrstavanje, kategorizacija, poslovanje u uvjetima koncesije marine, uvjeti i način obavljanja djelatnosti charter kompanije). Analiziraju se izvori reguliranja pravnih odnosa između marine i charter kompanije u hrvatskoj poslovnoj praksi (sporazum o poslovnoj suradnji, sporazum o podmirenju naknade po ugovorima o godišnjem vezu, ugovor o vezu i ugovor o korištenju poslovnog prostora u marini, odnosno ugovor o poslovno-tehničkoj suradnji između marine i charter kompanije). Osim prikaza sadržaja autonomnih pravnih izvora, u radu se upućuje i na sadržaj odredaba općih uvjeta poslovanja marine. Uz rješenja poslovne prakse hrvatskih marina, iznose se i rješenja pravnih odnosa marina i charter kompanija zemalja s kojima se ti odnosi uspoređuju – Španjolske, Italije i Slovenije. Ukazuje se na nedostatak zakonskog pravnog okvira u reguliranju pravnih odnosa marine i charter kompanije. Iznosi se potreba standardiziranja pravnog odnosa između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu.

Ključne riječi: *marina; charter kompanija; sporazum o suradnji; ugovor o vezu; korištenje poslovnog prostora u marini.*

* Dr. sc. Marija Pijaca, Sveučilište u Zadru, Pomorski odjel, Mihovila Pavlinovića 1, 23000 Zadar, e-mail: mpijaca@unizd.hr

¹ Ovaj je rad rezultat istraživanja u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR)*, br. UIP-11-2013-3061, financiranog od Hrvatske zaklade za znanost, www.delicromar.hazu.hr

1. UVOD

Područje interesa projekta DELICROMAR² je, između ostaloga, proučavanje poslovne prakse hrvatskih marina u dijelu njihovih aktivnosti u okviru ugovora o vezu. Na temelju analize sadržaja ugovora o vezu koje hrvatske marine sklapaju s korisnicima veza utvrdili smo različite nazive i modalitete sadržaja istih ugovora.³ Kada je riječ o nazivlju ugovora o vezu potrebno je istaknuti da se u poslovnoj praksi hrvatskih marina susreću nazivi/pojmovi kao npr. *ugovor o korištenju veza*, *ugovor o korištenju usluga marine*, *ugovor o najmu veza*, *ugovor o usluzi veza*, *ugovor o smještaju plovila* i sl. Pored neujednačene terminologije potrebno je istaknuti i sadržajnu neujednačenost ove vrste ugovora tj. različit opseg ugovornih obveza marine, što upućuje na postojanje i primjenu različitih modela ugovora o vezu.⁴

Jedan od ugovornih modela koji je karakterističan za ugovaranje veza između marine i charter kompanije jest onaj kojim se marina obvezuje korisniku veza ustupiti uporabu sigurnog veza za smještaj plovila tijekom ugovorenog razdoblja. Prema tome, charter kompanije mogu biti korisnici veza tj. stranke ugovora o vezu, pa se postavlja pitanje postoje li sadržajne specifičnosti ugovaranja prava i obveza stranaka iz ugovora o vezu – marine i charter kompanije.

Istraživanjem aktualne poslovne prakse hrvatskih marina utvrdili smo da neke marine s charter kompanijama sklapaju posebne ugovore, točnije rečeno sporazume o poslovnoj suradnji ili, u nekim slučajevima, sporazume o načinu podmirenja naknade po ugovorima za godišnji vez (u nastavku: sporazumi o suradnji). Slijedom navedenog, u prikazu pravnih odnosa marine i charter kompanije uz analizu sadržaja ugovora o vezu potrebno je obuhvatiti i analizu sadržaja sporazuma o suradnji između istih stranaka. Valja istaknuti da je sastavni dio sporazuma o suradnji lista plovila charter kompanije s pojedinostima imena i tehničkih obilježja plovila i njegova vlasnika, stoga se za svako pojedino plovilo charter kompanije s liste sklapa zaseban ugovor o vezu. Slijedom navedenog

² Vidjeti bilješku pod 1.

³ 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, Zagreb, 12.-13. listopada 2017., str. 313-351, posebno str. 317-322.

⁴ *Ibidem*, str. 317-322; isto Skorupan Wolff, V., *Standardisation of Marina Operators' Terms and Conditions as a Way Forward*, 22nd International Scientific Conference on Economic and Social Development "Legal Challenges of Modern World". The Round Table Discussions: Current Legal Challenges of Sustainable Development of the Adriatic Ports of Nautical Tourism, Split, 29-30 June 2017, prezentacija dostupna na <http://delicromar.hazu.hr/en/conferences-and-workshops/22nd-international-scientific-conference-on-economic-and-social-development,42.html> (pristupljeno 20. prosinca 2017.).

proizlazi da je ugovor o vezu logičan nastavak sporazuma o suradnji marine i charter kompanije.

Samo neke hrvatske marine prakticiraju sklapanje sporazuma o suradnji s charter kompanijama. U nekim slučajevima sklapanje sporazuma o suradnji slijeđi isključivo s onim kompanijama s većom flotom (deset i više plovila u marini). Drugim riječima, neke marine nude charter kompanijama sklapanje *samo* "standardnih" ugovora o vezu tj. ne nude sporazumno reguliranje međusobne poslovne suradnje.

Obveza je marine ustupiti charter kompaniji korištenje poslovnog prostora u marini u svrhu obavljanja djelatnosti charter kompanije, stoga je sastavni dio regulacije pravnih odnosa između istih stranaka i sklapanje ugovora o korištenju poslovnog prostora u marini. Uvidom u poslovnu praksu hrvatskih marina uočili smo da je ugovaranje korištenja poslovnog prostora kod nekih marina predmet ugovora pod nazivom *Ugovor o poslovno-tehničkoj suradnji* sklopljen između marine i charter kompanije.

Naznačeni autonomni pravni izvori koje se primjenjuju u reguliranju pravnih odnosa marine i charter kompanije do sada nisu bili predmet zanimanja, niti je naznačenim pravnim odnosima pomorskopravna teorija do sada pridavala pozornost, stoga se u okviru rada na projektu DELICROMAR nametnula potreba za pomnijim istraživanjem specifičnosti istoga pravnog odnosa.

Moramo istaknuti da je prema broju chartera odnosno iznajmljivanja plovila naša zemlja na prvom mjestu u svijetu,⁵ zbog čega je način regulacije pravnih odnosa marine i charter kompanije važan čimbenik razvoja hrvatskog nautičkog turizma.

Predmet ovoga rada je razmatranje pravnih odnosa marine i charter kompanije na temelju analize sadržaja ugovora o vezu, sporazuma o suradnji te ugovora o korištenju poslovnog prostora u marini (ugovori o poslovno-tehničkoj suradnji) sklopljenih između marine i charter kompanije. Uz prikaz rješenja poslovne prakse hrvatskih marina, u radu se služimo i poredbenopravnom metodom te iznosimo prikaz rješenja pravnih odnosa marina i charter kompanija iz poslovne prakse poredbenih zemalja - Španjolske, Italije i Slovenije. Uz autonomne pravne izvore u radu se upućuje i na zakonski pravni okvir koji se primjenjuje za ovu vrstu pravnih odnosa. Uzimajući u obzir činjenicu da zakonski pravni izvori pretežno prepuštaju strankama slobodu uređenja međusobnih pravnih odnosa,

⁵ Sjednice Nautičkih udruženja/zajednica pri Hrvatskoj gospodarskoj komori (HGK) u sklopu "HGK dani nautike": sjednica Udruženja marina pri HGK i UPUSP-chartera pri HGK, *Biograd Boat Show*, 19. listopada 2017. [UPUSP – udruženje pružatelja usluga smještaja na plovilima.]

ovaj rad nastojat će odgovoriti na sljedeća pitanja: trebaju li zakonski pravni izvori regulirati uređenje pravnih odnosa između marine i charter kompanije, i jesu li autonomni pravni izvori koje je razvila poslovna praksa dovoljni za regulaciju međusobnih prava i obveza stranaka – marine i charter kompanije?

2. DEFINIRANJE POJMOVA MARINA I CHARTER KOMPANIJA TE NJIHOVE OSNOVNE KARAKTERISTIKE

Stranke ugovora o vezu, sporazuma o suradnji i ugovora o korištenju poslovnog prostora (ugovora o poslovno-tehničkoj suradnji), čije sadržaje u ovom radu analiziramo, jesu marina i charter kompanija. Kako bi utvrdili uobičajeni sadržaj ovih izvora, sve u svrhu utvrđivanja specifičnosti pravnih odnosa između marine i charter kompanije, smatramo potrebnim u prvom redu definirati pojmove *marina* i *charter kompanija* te navesti njihove osnovne karakteristike.

2.1. Marina – definicija, razvrstavanje, kategorizacija i poslovanje u uvjetima koncesije

Pojam *marina* u domaćem je pravu definiran Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.⁶ Prema ovom zakonskom izvoru marina je vrsta luke nautičkog turizma,⁷ pri čemu se luka nautičkog turizma opisuje kao poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.).⁸ Vrste luka nautičkog turizma određene su prema vrsti usluge koja se u luci nautičkog turizma pruža. Uz marine, u luke nautičkog turizma ubrajaju se i sidrišta, odlagališta plovnih objekata i suhe marine.⁹

⁶ Narodne novine, br. 72/08. Specifično je da je Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma usvojen kao podzakonski akt na temelju Zakona o pružanju usluga u turizmu (Narodne novine, br. 68/07, 88/10, 30/14, 89/14, 152/14) čija je implementacija u nadležnosti Ministarstva turizma, dok je pravni status luka nautičkog turizma, dakle i marina, i pomorskog dobra na kojem djeluju temeljem koncesije primarno uređen Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (Narodne novine, br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16). 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, Zagreb, 12.-13. listopada 2017., str. 380.

⁷ Čl. 5. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.

⁸ Čl. 2. st. 1. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma; isto usporedi čl. 47. st. 4. Zakona o pružanju usluga u turizmu.

⁹ Za pojmove *sidrište*, *odlagalište plovnih objekata* i *suha marina* vidi čl. 7. i 8. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma; opširnije o njihovim karakteristikama vidi u Luković, T. et al., *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015., str. 161-164.

Marina se smatra najvećim opsegom turističke usluge u ponudi luka nautičkog turizma.¹⁰ Štoviše, u literaturi se ističe da je marina najrazvijeniji i najkompleksniji oblik luke nautičkog turizma koja sa svojim vezovima, uređajima i opremom u zaštićenom dijelu mora uz kopno služi za smještaj i boravak plovila i razonodu nautičara.¹¹

Ova stajališta pravne teorije temelje se na pravno definiranom pojmu marine. Naime, u domaćem je pravu marina opisana na način:

“Marina je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga u nautičkom turizmu. U marini se pružaju usluge pića, napitaka i prehrane sukladno ovom Pravilniku”.¹²

Uz naznačene (formalne) definicije marine kao luke nautičkog turizma te kao dijela vodenog prostora i obale koji je posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima, usluge pića, napitaka, prehrane i sl., marinu možemo promatrati s različitih aspekata uzimajući u obzir njezinu opremljenosti, vrstu gradnje, položaj akvatorija, vlasništvo i lokaciju.¹³ S obzirom na naznačene aspekte, marine se razvrstavaju na cijeli niz vrsta/tipova, npr. standardne, luksuzne, rekreacijske; mediteranske, atlantske; otvorene, uvučene, potpuno uvučene; privatne, komunalne, javne; morske, jezerske, riječne, kanalske.¹⁴

Također, marine se pojedinačno kategoriziraju u skladu s detaljno razrađenim kriterijima i podkriterijima iz tabličnog prikaza Priloga I. navedenog Pravilnika pod nazivom *Uvjeti za kategorije marina*. Sukladno Pravilniku, marine se razvrstavaju u četiri kategorije, a oznaka kategorije marine su sidra, s tim da je najmanja kategorija marina s dva sidra, a najviša, marina s pet sidara¹⁵.

U kontekstu opisa osnovnih karakteristika marine važno je napomenuti da marina kao subjekt nautičkog turizma svoju djelatnost obavlja u uvjetima koncesije koju uređuje Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama.¹⁶ U osnovnim odredbama ovaj zakonski izvor propisuje da se za posebnu upotrebu ili

¹⁰ *Ibidem*, str. 164.

¹¹ Tako Hlača, V.; Nakić, J., *Pravni status marina u Republici Hrvatskoj*, Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske, vol 1, no 1, 2010., str.175.

¹² Čl. 10. st. 1. i 2. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.

¹³ Luković, T. et al., bilj. br. 9, *op.cit.*, str. 165; isto vidi natuknica “marina”, *Pomorska enciklopedija*, knjiga 4, Jugoslavenski leksikografski zavod “Miroslav Krleža”, Zagreb, 1976., str. 367.

¹⁴ Opširnije o svakoj od ovih vrsta/tipova marine vidi Luković, T. et al., bilj. br. 9, str. 165-167.

¹⁵ Čl. 22. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.

¹⁶ Vidi *supra*, bilj. br. 6.

gospodarsko korištenje dijela pomorskog dobra može u propisanom postupku fizičkim i pravnim osobama dati koncesija.¹⁷ U propisanom postupku gospodarsko korištenje pomorskog dobra vrši se putem donošenja odluke o koncesiji, međutim, obveznopravni odnosi, koji uključuju prava i obveze na temelju koncesije, nastaju sklapanjem ugovora o koncesiji između davatelja i ovlaštenika koncesije.¹⁸ Ovlaštenik koncesije može biti svaka fizička ili pravna osoba, koja ima pravnu i poslovnu sposobnost te je registrirana i kvalificirana za obavljanje djelatnosti za koju se daje koncesija.¹⁹

Slijedom navedenog, položaj marine kao ovlaštenika koncesije podrazumijeva da joj je koncesija dodijeljena na temelju odluke o koncesiji, na osnovi koje je marina sklopila ugovor o koncesiji. Kao ovlaštenik koncesije marina ima pravnu osnovu pružati usluge u nautičkom turizmu, poglavito iznajmljivanje veza za smještaj plovila i turista nautičara koji borave na njima, usluge opskrbe turista nautičara vodom, električnom energijom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.

Konačno, problematika koncesije na pomorskom dobru vrlo je složena. Tim više, u zakonskoj je proceduri postupak donošenja novog zakonskog prijedloga normiranja koncesije na pomorskom dobru. Na ovom mjestu istaknuli smo samo njezina temeljna obilježja isključivo u cilju isticanja poslovanja marine u njezinim (koncesijskim) uvjetima.²⁰

¹⁷ Čl. 7. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama.

¹⁸ Odluka o koncesiji sadržava područje pomorskog dobra koje se daje na uporabu ili gospodarsko korištenje, način, uvjete uporabe ili gospodarskoga korištenja pomorskim dobrom, stupanj isključenosti opće upotrebe, naknadu koja se plaća za koncesiju, ovlaštenja davatelja koncesije, popis objekata podgradnje i nadgradnje koji se nalaze na pomorskom dobru i daju u koncesiju, prava i obveze ovlaštenika koncesije, uključujući i obvezu održavanja i zaštite pomorskog dobra te zaštite prirode ako se pomorsko dobro nalazi na zaštićenom dijelu prirode. Ugovorom o koncesiji u skladu s odlukom o koncesiji uređuje se bliža namjena za koju se koncesija daje, uvjeti koje u tijeku koncesije mora zadovoljiti ovlaštenik koncesije, visina i način plaćanja naknade za koncesiju, jamstva ovlaštenika koncesije, te druga prava i obveze davatelja i ovlaštenika koncesije. Vidi čl. 24. i 25. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Vidi isto Ljubetić, S., *Izgradnja građevina i drugih objekata infrastrukture u lukama nautičkog turizma*, Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, Zagreb, 12.-13. listopada 2017., str. 293; Luković, T. et al., bilj. br. 9, str. 35-37; Bolanča, D., *Osnovne značajke Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 43, br. 158, 2004., str. 11-42; Đerđa, D., *Upravno-pravni aspekti koncesije*, doktorska disertacija, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2005., str. 18-19.

¹⁹ Staničić, F.; Bogović, M., *Koncesija na pomorskom dobru – odnos zakona o koncesijama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, Pravni vjesnik, god 33, br. 1., 2017., str. 83.

²⁰ Opširnije o institutu koncesije na pomorskom dobru uz literaturu u bilj. br. 18. i 19. vidi isto Mišić, Ž., *Unsolved questions in the application of the Maritime Domain and Seaports Act with suggestions for amendments*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 44, no. 159, 2005., str. 69-81; Mišić, Ž., *Kritički osvrt u odnosu na važeće propise s prijedlogom mjera za kvalitetnije upravljanje pomorskim*

2.2. Charter kompanija – definiranje, uvjeti i način obavljanja djelatnosti

U hrvatskim pravnim izvorima pojam *charter kompanija* definira Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanja usluga smještaja gostiju na plovilu (u nastavku: Pravilnik iz 2017.)²¹. U definiciji se navodi:

“Charter kompanija je fizička ili pravna osoba vlasnik ili korisnik plovila ili je od vlasnika ili korisnika temeljem pisanog ugovora preuzela odgovornost za upravljanje plovilom i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti propisane ovim Pravilnikom i pozitivnim propisima Republike Hrvatske koji se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja”²².

Pojam *charter kompanija* zamijenio je pojam *charter tvrtka* koji je korišten u Pravilniku o uvjetima koje moraju zadovoljavati plovni objekti, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila²³, a koji je prestao važiti stupanjem na snagu Pravilnika o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanja usluga smještaja gostiju na plovilu iz 2013.,²⁴ koji je pak prestao važiti stupanjem na snagu Pravilnika iz 2017.²⁵ Definicija pojma *charter tvrtka* suštinski je slična definiciji pojma *charter kompanija*. Naime, u definiciji se navodi da je charter tvrtka “fizička ili pravna osoba registrirana u Republici Hrvatskoj za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila”²⁶.

Kada je riječ o uvjetima i načinu obavljanja djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade uključujući i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilima (charter djelatnost), taj segment njihove djelatnosti također regulira Pravilnik iz 2017.²⁷ Prije svega, pojam *plovilo* u svrhu primjene Pravilnika iz 2017. podrazumijeva plovni objekt koji je Pomorskim zakonikom²⁸ definiran kao brodica

dobrom, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 51, no. 166, 2012., str. 295-333; Staničić, F.; Bogović, M., *Koncesije na pomorskom dobru – odnos Zakona o koncesijama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, Pravni vjesnik, vol. 33, no. 1, 2017., str. 73-104.

²¹ Narodne novine, br. 42/17.

²² Čl. 5. t. 5. Pravilnika iz 2017.

²³ Narodne novine, br. 41/05, 62/09.

²⁴ Narodne novine, br. 99/13.

²⁵ Čl. 36. Pravilnika iz 2017.

²⁶ Čl. 2. Pravilnika o uvjetima koje moraju zadovoljavati plovni objekti, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila.

²⁷ Vidi *supra* bilj. br. 21.

²⁸ Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.

ili jahta²⁹ te se koristi za charter djelatnost.³⁰ Sukladno Pravilniku iz 2017., charter djelatnost podrazumijeva davanje na korištenje plovila krajnjem korisniku u svrhu razonode, sa ili bez posade, bez usluge smještaja gostiju, uz odgovarajuću naknadu koja je unaprijed utvrđena te je javno dostupna, dok pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu podrazumijeva davanje na korištenje plovila krajnjem korisniku, sa ili bez posade, na vremenski period tijekom kojeg gosti noće na plovilu, uz odgovarajuću naknadu koja je unaprijed utvrđena te je javno dostupna.³¹

Odredbe Pravilnika iz 2017., kako je naznačeno u uvodnom dijelu, odnose se na regulaciju charter djelatnosti na području unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske. Odredbe se primjenjuju i na plovilo koje se uz naplatu daje na korištenje krajnjem korisniku u trećoj državi te na plovilo koje se daje na korištenje krajnjem korisniku u državi članici Europske unije u dijelu u kojem se plovidba obavlja u Republici Hrvatskoj.³²

Posebni su uvjeti Pravilnikom iz 2017. određeni kada je riječ o sposobnosti plovila³³ i njegovoj tehničkoj podobnosti za obavljanje charter djelatnost,³⁴ također, posebne su obveze charter kompaniji propisane u svezi s obvezom podnošenja zahtjeva za dodjelu korisničkog prava rada na centralnoj bazi podataka. Naime, sukladno Pravilniku iz 2017., prije početka davanja na korištenje plovila, charter kompanija je dužna ministarstvu nadležnom za pomorstvo podnijeti pisani zahtjev za dodjelu korisničkog prava rada na centralnoj bazi podataka u kojoj se evidentiraju sve prijave popisa posade i putnika na plovilima.³⁵ Pravilnik iz 2017. detaljno propisuje dužnosti charter kompanije u dijelu njezine obveze rada na centralnoj bazi podataka. Između ostalog, propisana je obveza charter

²⁹ Za definicije pojmova *brodica* i *jahta* vidi čl. 5. st. 1. t. 20. Pomorskog zakonika.

³⁰ Definicija pojma *plavilo* prema čl. 2. t. 1. Pravilnika iz 2017.

³¹ Čl. 2. t. 3. i 4. Pravilnika iz 2017.

³² Čl. 1. Pravilnika iz 2017.

³³ Kada je riječ o sposobnosti plovila, ono mora biti registrirano za gospodarsku namjenu u državi pripadnosti, tehnički podobno za obavljanje charter djelatnosti, imati najmanji broj članova posade odgovarajuće stručne osposobljenosti, posjedovati i druge valjane isprave i knjige sukladno propisima države zastave i posjedovati policu osiguranja od odgovornosti za štete trećim osobama koja pokriva i štetne događaje na području unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske. Dodatni su uvjeti propisani za plovila države pripadnosti treće države. Vidi čl. 4. st. 1.-2. Pravilnika iz 2017.

³⁴ Plovilo koje se koristi za charter djelatnost mora biti građeno i opremljeno na način koji omogućava višednevni smještaj i boravak posade i putnika. Tehnička podobnost takvog plovila utvrđuje se tehničkim pregledom od strane ovlaštenih tijela. Čl. 5. i 6. Pravilnika iz 2017.

³⁵ Čl. 11. Pravilnika iz 2017.

kompanije prema kojoj ona mora raspolagati s opremom za elektroničku prijavu popisa posade i putnika, što uključuje priključak na internet, te s opremom za korištenje naprednog elektroničkog potpisa, ujedno, charter kompanija mora prijaviti popis posade i putnika prije svake plovidbe u centralnu bazu ministarstva nadležnog za pomorstvo te imati prostor za prihvata gostiju u vlasništvu ili ustupljen na korištenje na temelju ugovora o korištenju poslovnog prostora³⁶ ili koncesijskog odobrenja.³⁷ Detaljno se u nastavku odredbi Pravilnika 2017. navode i ostale obveze charter kompanije u dijelu gore naznačenih uvjeta.³⁸

Važna je odredba o obvezi charter kompanije o načinu prihvata gostiju u određenom prostoru, na primjer ustupljenom na korištenje, za pravne odnose između marine i charter kompanije, jer ćemo u opisu sadržaja njihovih pravnih odnosa vidjeti primjere sadržaja ugovora o korištenju poslovnog prostora/ugovora o poslovno-tehničkoj suradnji sklopljenog između marine i charter kompanije.

2.3. Broj i kapacitet marina te broj aktivnih charter kompanija u Republici Hrvatskoj

U Republici Hrvatskoj danas imamo 139 luka nautičkog turizma, od čega 58 marina i 13 suhih marina te 68 ostalih luka nautičkog turizma. Ukupan broj vezova je 17 428. U lukama nautičkog turizma u 2016. godini na stalnom je vezu bilo 13 422 plovila, a broj plovila u tranzitu iznosio je 198 151.³⁹ Smatra se da privatne komercijalne marine čine većinu marina i kapaciteta vezova u Republici Hrvatskoj,⁴⁰ a najveća marina u Republici Hrvatskoj je marina Dalmacija u Suškošanu s 1 200 vezova u moru. Kvaliteta vezova u istoj marini dopušta prihvata super jahti do 80 m dužine.⁴¹

³⁶ Pravilnik iz 2017. koristi pojam *zakup* u smislu "zakup prostora za prihvata gostiju", međutim pomorsko dobro ne može biti predmet zakupa, prema tome ni poslovni prostor u marini, pa je potrebno pojam *zakup* zamijeniti odgovarajućim terminom, na primjer terminom "korištenje" ili "ustupanje na korištenje" prostora za prihvata gostiju.

³⁷ Vidi čl. 12. Pravilnika iz 2017.

³⁸ Vidi nastavak čl. 12. Pravilnika iz 2017.

³⁹ Priopćenje Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske, Nautički turizam – kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016. godini, br. 4.3.4. od 24. ožujka 2017. godine; dostupno na https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm (pristupljeno 1. listopada 2017. godine).

⁴⁰ Luković, T. et al., bilj. br. 9, str. 174.

⁴¹ <http://www.d-marin.com/en/marinas/croatia/dalmacija/about-us.aspx> (pristupljeno 1. listopada 2017. godine).

Broj aktivnih charter kompanija u Republici Hrvatskoj je 645, no broj registriranih/upisanih charter kompanija pri registriranim trgovačkim sudovima (djelatnost iznajmljivanja plovila šifra "71") doseže oko 1 906. Napominjemo da oko 200 charter kompanija broji tri ili više plovila u floti. U Republici Hrvatskoj je oko 3 305 aktivnih charter plovila, što znači da Republika Hrvatska raspolaže s 25% ukupne svjetske charter flote. Ovi podaci odnose se isključivo na iznajmljivanje plovila bez posade.⁴²

3. IZVORI REGULIRANJA PRAVNIH ODNOSA IZMEĐU MARINE I CHARTER KOMPANIJE U HRVATSKOJ POSLOVNOJ PRAKSI

U svrhu utvrđivanja specifičnosti pravnih odnosa između marine i charter kompanije istražili smo poslovnu praksu hrvatskih marina prikupivši i analizirajući veći broj ugovora o vezu sklopljen između marine i charter kompanije. Opisali smo i sporazume o poslovnoj suradnji te sporazume o podmirenju naknade po ugovorima za godišnji vez između marine i charter kompanije koji u regulaciji pravnih odnosa između marine i charter kompanije prethode sklapanju ugovora o vezu (za oba sporazuma u nastavku upotrebljavat ćemo izraz: *sporazum o suradnji*). Uz ugovor o vezu i/ili sporazum o suradnji, pravne odnose marine i charter kompanije obilježavaju i ugovorne obveze u predmetu korištenja poslovnog prostora u marini. Kako smo istaknuli u uvodu, korištenje poslovnog prostora u poslovnoj je praksi hrvatskih marina reguliran najčešće ugovorima pod nazivima *Ugovor o poslovno-tehničkoj suradnji*. Primjere takvih ugovora obradili smo u ovom istraživanju.

Slijedom navedenog postavlja se pitanje sadržaja svih naznačenih pravnih izvora: ugovora o vezu, sporazuma o suradnji te ugovora o korištenju poslovnog prostora u marini (ugovor o poslovno-tehničkoj suradnji) odnosno koje usluge marina pruža charter kompaniji u okviru ugovora o vezu te koja su prava i obveze stranaka u svim naznačenim pravnim izvorima?

Odgovori na ova pitanja zahtijevaju analizu sadržaja konkretnih ugovornih odnosa, stoga polazimo od prakse i od analize sadržaja prikupljenih ugovora. S obzirom da ugovoru o vezu između marine i charter kompanije u nekim slučajevima prethodi sklapanje sporazuma o suradnji između istih stranaka, najprije je potrebno analizirati sadržaj istog sporazuma.

⁴² <http://mint.hr/default.aspx?id=21414> (pristupljeno 1. listopada 2017. godine).

3.1. Sporazum o suradnji između marine i charter kompanije

Rezultati istraživanja poslovne prakse hrvatskih marina pokazuju da sporazum o suradnji između marine i charter kompanije može sadržavati sljedeće odredbe.

Temeljna je obveza marine iz sporazuma o suradnji osigurati charter kompaniji dovoljan broj slobodnih vezova za plovila charter kompanije unutar određenog vremenskog razdoblja, najčešće jedne godine, uz mogućnost produženja. Naime, sporazum o suradnji automatski se produžuje na godinu dana ako ga jedna od stranaka ne otkáže. U prilogu sporazuma o suradnji je lista plovila charter kompanije na kojoj se uz ime, nalaze i tehnička obilježja plovila (npr. dužina/m) te podaci o vlasniku.⁴³ Iz liste plovila možemo uočiti da charter kompanija, dakle stranka sporazuma o suradnji, u pravilu nije uvijek vlasnik plovila iz sporazuma, odnosno, vlasnik plovila, prema podacima s liste, najčešće je *leasing* tvrtka ili druga tvrtka, moguće i charter kompanija, koje su prepustile plovilo u zakup charter kompaniji, stranci sporazuma o suradnji.⁴⁴ Charter kompanija, stranka sporazuma o suradnji, može biti u svojstvu zakupoprimca u odnosu na plovilo na koje se sporazum odnosi, *korisnik* određenog plovila. Ovakve okolnosti, dakle je li charter kompanija vlasnik ili korisnik određenog plovila, mogu potencijalno predstavljati problem u kontekstu namirenja tražbina marine i definiranja dužnika za tražbine proizišle iz sporazuma o suradnji ili iz ugovora o vezu između marine i charter kompanije (npr. tražbine naknade za vez).⁴⁵ Međutim, primjeri iz poslovne prakse idu u pravcu zaštite marine na način da marina isto pitanje rješava ili sporazumom o suradnji ili ugovorom o vezu na način da obvezuje charter kompaniju predati punomoć vlasnika plovila za korištenje plovila, kao i izjavu vlasnika kojom ovlašćuje marinu zadržati plovilo ako charter kompanija ne podmiri obveze prema marini koje se odnose na plovilo.

Iz pregleda poslovne prakse hrvatskih marina možemo utvrditi da je predmet nekih sporazuma o suradnji i detaljno reguliranje načina podmirenja naknade po ugovorima za godišnji vez. U takvim sporazumima marina odobrava, a charter kompanija prihvaća, obročno plaćanje naknade po ugovorima

⁴³ Elementi individualizacije plovila u ugovoru o vezu znatno su detaljniji od ovih koje sadrže sporazumi o suradnji. Vidi *infra*.

⁴⁴ Iz pregleda podataka o tvrtkama upisanim kao vlasnici plovila s lista iz privitka sporazuma o suradnji možemo primijetiti da iste tvrtke u opisu predmeta poslovanja imaju predviđenu stavku koja se odnosi na pružanje usluga iznajmljivanja i davanja u zakup plovila za komercijalne svrhe.

⁴⁵ O problematici provođenja pravnih mjera radi osiguranja tražbina marine, vidjeti Padovan, A. V., bilj. br. 6, str. 379-406.

o godišnjem vezu koji su sklopljeni do dana sklapanja sporazuma o suradnji odnosno koji će biti sklopljeni do konca "tekuće" godine. Mogućnost obročnog plaćanja naknade, prema poslovnoj praksi nekih marina, može se sporazumno ugovoriti samo s charter kompanijama s više od deset plovila u floti. Prema istima, za jedan se dio plovila cjelokupan iznos naknade po ugovorima o godišnjem vezu mora platiti do 1. travnja, za drugi do 1. lipnja, a za preostali do 1. kolovoza tekuće godine, s time da je iznos naknade po ugovorima o godišnjem vezu određen ovisno o dužini plovila. Na primjer, naknada po ugovorima o godišnjem vezu za plovilo dužine 10,75 m iznosi 38.509,20 kn, za plovilo dužine 16,75 m iznosi 78.298,80 kn i sl.⁴⁶

Ako charter kompanija ne podmiri obvezu plaćanja iznosa naknade po ugovorima o vezu u obročnim intervalima odnosno u roku određenom sporazumom o suradnji, marina ima pravo raskinuti sporazum. U slučaju raskida dužnost je charter kompanije platiti iznos naknade po ugovoru o godišnjem vezu na način predviđen odredbom o naknadi za korištenje i način plaćanja iz ugovora o vezu sklopljenim za svako plovilo obuhvaćeno sporazumom o suradnji. Uvidom u sadržaj ugovora o vezu te odredbu o naknadi za korištenje veza i način njezina plaćanja, obveza je charter kompanija platiti iznos naknade u roku od sedam dana od dana početka važenja ugovora o vezu (na recepciji ili na žiro-račun marine). Međutim, ako charter kompanija ni na ovaj način ne ispuni obvezu u cijelosti ili djelomično, marina ima pravo raskinuti ugovor o vezu te plovilo staviti na status dnevnog veza⁴⁷ i za to obračunati naknadu za dnevni vez sukladno važećem cjeniku marine. Obračun naknade za dnevni vez računa se od dana važenja ugovora o vezu. Ako je charter kompanija djelomično uplatila iznos naknade za godišnji vez, uplaćena novčana sredstva iskoristit će se za podmirenje obveza charter kompanije po osnovi naknade za dnevni vez.

⁴⁶ Ovo su iznosi naknade koje smo utvrdili uvidom u sporazum/sporazume o suradnji sklopljene u 2017. godini, no cjenici marina dostupni su i na internetskim stranicama. Vidi npr. objavljeni cjenik dostupan na: <http://www.aci-marinas.com/wp-content/uploads/2014/04/2017-HR-ACI-cjenik-WEB-FULL.pdf> (pristupljeno 15. listopada 2017. godine).

⁴⁷ Uobičajena praksa razlikuje *dnevni* ili *tranzitni* od *stalnog* veza. Dnevni vez podrazumijeva samo ustupanje mjesta za vez u marini, dok stalni, uz najam veza, najčešće podrazumijeva nadzor stanja priveza i plovila, a u pojedinim slučajevima ugovaranja može uključiti i obveze čuvanja, održavanja, servisiranja, popravaka plovila i sl. Tako o dnevnom/tranzitnom i stalnom vezu navodi Skorupan Wolff, V., *op. cit.*, bilj. br. 3, str. 323-324. Moramo dodati, a isto ćemo utvrditi u nastavku rada, da marine isključuju preuzimanje obveze nadziranja plovila charter kompanije na vezu, te da ugovaranja obveze čuvanja plovila nije uobičajeno za pravni odnos između marine i charter kompanije. Više *infra*.

Sporazumom o suradnji ujedno se propisuje obveza charter kompanije da na ime osiguranja plaćanja iznosa naknade za godišnji vez određen i sporazumom o suradnji i ugovorom o vezu preda marini bjanko zadužnicu na određeni iznos, solemniziranu kod javnog bilježnika. Marina na ime osiguranja plaćanja može se koristiti navedenom zadužnicom. Kako smo ranije naveli marina ima pravo spriječiti isplovljenje plovila charter kompanije u slučaju neplaćanja iznosa naknade za vez ili naknade po nekoj drugog osnovi. Tomu prethodi pisana opomena marine.

Prema primjerima iz poslovne prakse, neki sporazumi o suradnji reguliraju isključivo način podmirenja naknade po ugovorima za godišnji vez, dok drugi sadrže i odredbe poput obveza marine u dijelu ostvarenja prava charter kompanije na obavljanje charter djelatnosti na način da se marina sporazumom o suradnji obveže opskrbljivati plovila charter kompanije električnom energijom i pitkom vodom (uključujući uporabu tuševa od strane charter gostiju), te dati na korištenje dizalicu i automatski navoz (u nekim se sporazumima navode pojedinosti u vezi s veličinom/snagom dizalice i automatskog navoza). Cijena korištenja dizalice i automatskog navoza određena je cjenikom marine. Iz sadržaja sporazuma o suradnji razaznaje se da se marina u nekim slučajevima obvezuje dati besplatno parkirno mjesto charter kompaniji, dočim se za goste charter kompanije obvezuje osigurati čuvanje automobila na otvorenom parkiralištu ili u hangaru marine, uz obvezu plaćanja parkinga na recepciji marine.

Sukladno nekim sporazumima o suradnji iz poslovne prakse hrvatskih marina pravo je charter kompanije odrediti svoje predstavnike i voditelja baze, koji su obvezni pridržavati se pravila poslovanja marine, dok u slučaju grubog kršenja pravila poslovanja marina može neposredno otkazati sporazum o suradnji. Tehnički servis koji je u dijelu marine surađivat će na zahtjev voditelja baze u prioritetnom otklanjanju kvarova na plovilima charter kompanije u svrhu nesmetanog isplovljenja plovila iz marine.

Ovo je najčešći sadržaj sporazuma o suradnji koje neke hrvatske marine sklapaju s charter kompanijama i kojega sadržaj ovisi o njihovoj autonomiji volje. Naime, primjenom općih odredaba Zakona o obveznim odnosima (u nastavku: ZOO),⁴⁸ sudionici u prometu, u ovom slučaju to su marina i charter kompanija, slobodno uređuju svoje ugovorne/sporazumne odnose, ali ne suprotno Ustavu, prisilnim propisima i društvenom moralu.⁴⁹ Osim toga, marina i charter kompanija obvezne su postupiti i u skladu s ostalim općim odredbama ZOO-a koje

⁴⁸ Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15.

⁴⁹ Čl. 2. ZOO-a.

se odnose na poštivanje dužnosti suradnje, zabranu zlouporabe prava, dužnosti ispunjenja obveze protustranke i sl.⁵⁰

Budući da samo neke marine s charter kompanijama sklapaju posebne sporazume o suradnji kojima reguliraju prava i obveze koje proizlaze iz ugovora o vezu, a potom za svako plovilo obuhvaćeno sporazumom sklapaju i ugovor o vezu, u nastavku rada posvetit ćemo se analizi sadržaja ugovora o vezu između marine i charter kompanije, uz napomenu da u nekim slučajevima poslovna praksa ide samo u prilog sklapanja ugovora o vezu između marine i charter kompanije, ne nudeći pri tome sklapanje sporazuma o suradnji.

3.2. Ugovor o vezu između marine i charter kompanije

U kontekstu analize sadržaja ugovora o vezu između marine i charter kompanije, a na temelju prikupljenih ugovora o vezu iz poslovne prakse hrvatskih marina, možemo izdvojiti sljedeća obilježja pravnih odnosa marine i charter kompanije.

Ugovorom o vezu sklopljenim s charter kompanijom marina preuzima obvezu da će charter kompaniji ustupiti na uporabu ispravan i siguran vez za smještaj plovila tijekom ugovorenog vremenskog razdoblja. Mjesta za vez charter kompaniji potrebna su za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila, ali ona joj nisu ustupljena na korištenje, već samo na uporabu.⁵¹ Mjesta za vez služe za smještaj plovila kojima charter kompanija raspolaže u okviru svoje komercijalne i profesionalne djelatnosti iznajmljivanja plovila, no charter kompanija nema pravo ustupiti vezove na uporabu ili korištenje trećim osobama niti s njima raspolagati u bilo koju drugu svrhu, osim za smještaj plovila koja iznamljuje u okviru svoje djelatnosti. Zbog opisanih obilježja ugovor o vezu između marine i charter kompanije ima elemente najma/ugovora o najmu, ali i obilježje trgovačkog ugovora.⁵²

Marina charter kompaniji ustupa samo mjesto za vez, tj. ugovara samo "najam mjesta za vez", uz uvjet da je vez koji se daje na uporabu ispravan i siguran u tehničkom i nautičkom smislu te odgovarajući za određeno plovilo s obzirom na njegovu vrstu, dimenzije i druge tehničke osobine.⁵³ Predmet je ugovora o vezu *plavilo* u odnosu na koje se sklapa ugovor s charter kompanijom i koje je u ugo-

⁵⁰ Vidi čl. 1.-15. ZOO-a.

⁵¹ Razliku između korištenja i uporabe mjesta za vez vidi u Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., bilj. br. 3, str. 326-327 i Padovan, A. V., *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 52., br. 167., 2013., str. 7.

⁵² Padovan, A. V., *op. cit.*, bilj. br. 51, str. 7-8 i 31.

⁵³ Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *op. cit.*, bilj. br. 3, str. 318.

voru detaljno individualizirano. Obično su elementi individualizacije plovila u ugovoru o vezu: ime, registarska oznaka, tip plovila, luka upisa, zastava, dužina i širina "preko svega",⁵⁴ maksimalni gaz, materijal gradnje plovila, godina gradnje, tip, snaga i broj motora, naznaka imena osiguravajućeg društva kod kojeg je plovilo osigurano, broj police osiguranja i osigurana vrijednost.

Kako je naznačeno, ugovor o vezu između marine i charter kompanije sklapa se na određeno vremensko razdoblje,⁵⁵ međutim, ako se po isteku vremena ne zaključi novi ugovor o vezu za isto plovilo, charter kompanija dužna je bez odlaganja preuzeti plovilo i napustiti marinu jer će u protivnom, po isteku ugovora, marina staviti plovilo na status dnevnog veza i za isto obračunati naknadu za dnevni vez sukladno važećem cjeniku marine. Primjer je ovo odredaba nekih ugovora o vezu. U istom kontekstu, neke stranke suglasno ugovaraju da se po isteku ugovorenog razdoblja važenje ugovora o vezu produžuje za na primjer naredne dvije godine ako niti jedna od ugovornih strana, na primjer šest mjeseci prije dana isteka važenja ugovora, ne primi od druge obavijest o raskidu ugovora u pisanom obliku.

Ugovor o vezu, s druge strane, određuje širok opseg obveza charter kompanije. Prije svega, jedna je od obveza charter kompanije plaćanje naknade za vez. Treba imati na umu da je upravo ta vrsta obveza i osnovni prihod marine, pa je postupanje u skladu s ugovornom odredbom o plaćanju iste naknade bitan uvjet opstanka marine.⁵⁶ Ranije smo naveli uobičajeni sadržaj ove odredbe u ugovoru o vezu. Naime, neki sporazumi o suradnji između marine i charter kompanije upućuju na postupanje prema odredbi o plaćanju naknade za vez iz ugovora o vezu u slučaju neplaćanja obročne naknade za godišnji vez na način predviđen sporazumom o suradnji. Prema ugovoru o vezu, obveza je charter kompanije iznos naknade platiti najčešće u roku od sedam dana od dana početka važenja ugovora, međutim, ako charter kompanija ne ispuní obvezu u cijelosti ili djelomično, marina ima pravo raskinuti ugovor o vezu te plovilo staviti

⁵⁴ U nekim smo primjerima ugovora o vezu našli objašnjene ovog pojma; navodi se da se termin odnosi na duljinu deklariranu u dokumentima plovila i ne znači ukupnu duljinu u koju je uključena sva oprema i dogradnja, kao što su sidra, pramčani produžeci, platforme za kupanje, nosači za pomoćna plovila, pasarele i sl.

⁵⁵ Uzimajući u obzir da marina svoju djelatnost obavlja u uvjetima koncesije koja se daje na određeno vremensko razdoblje, ne postoji pravna osnova za sklapanje ugovora o vezu na npr. neodređeno vrijeme s trajanjem do otkaza.

⁵⁶ Padovan, A. V., *op. cit.*, bilj. br. 7, str. 380, citirano prema Majstorović, D., *Ovršno pravo – prodaja (napuštenih) plovila*, XXIV Svjeto vanje – Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, godišnjak 16, Hrvatsko društvo za građanskopravne znanosti i praksu, Zagreb, 2009., str. 841-853.

na status dnevnog veza i obračunati naknadu za dnevni vez sukladno važećem cjeniku marine. Ako je charter kompanija djelomično uplatila iznos naknade za godišnji vez, uplaćena novčana sredstva iskoristit će se za podmirenje obveza charter kompanije po osnovi naknade za dnevni vez. Neki ugovori o vezu sadrže odredbu prema kojoj marina zadržava pravo izmjene cjenika usluga svake kalendarske godine za vrijeme trajanja ugovora o vezu, uz obvezu marine da dostavi cjenik usluga za sljedeću kalendarsku godinu najkasnije do ugovorenog datuma. Uz obvezu plaćanja naknade za vez, ugovori o vezu sadrže i posebnu odredbu o obvezi plaćanja električne energije i vode. Obično se u odredbi navodi da se potrošnja električne energije i vode naplaćuje mjesečno prema potrošnji te da se sva plaćanja moraju izvršiti u propisanom roku, a u slučaju kašnjenja marina ima pravo obračunati zakonske zatezne kamate.

Sastavni su dio ugovora o vezu između marine i charter kompanije, kako se navodi u istim ugovorima, interni propisi marine, i to: opći uvjeti marine i pravilnik o redu u marini (ili kako se isti kod nekih marina nazivaju *Opći uvjeti poslovanja marine/Opći uvjeti korištenja veza; Pravilnik o lučkom redu u luci nautičkog turizma/Pravilnik o redu u marini*). Na primjeru nekih ugovora o vezu, možemo primjetiti da je sastavni dio ugovora i cjenik marine. Potpisom ugovora o vezu charter kompanija potvrđuje da je pročitala opće uvjete i pravilnik o redu odnosno da su joj isti poznati te da je s istima suglasna. Ovi izvori vrlo detaljno definiraju međusobna prava i obveze marine i korisnika usluga, pa sklapajući ugovorni odnos s marinom, charter kompanija mora dobro poznavati temeljne odredbe internih propisa marine, što potvrđuje potpisivanjem ugovora o vezu.⁵⁷ Prema sadržaju ugovora o vezu, marina zadržava pravo donošenja izmjena i dopuna internih propisa. Izmjene i dopune stupaju na snagu objavom na oglasnoj ploči ili na drugom istaknutom mjestu u prostorima marine. Kršenje tih propisa daje marini ista prava kao i kršenje odredaba navedenih u ugovoru o vezu.

Kada je riječ o ugovornoj odgovornosti stranaka, neki ugovori o vezu između marine i charter kompanije sadrže posebne pogodbe u predmetu odgovornosti koji imaju prednost u primjeni u odnosu na interne propise. Prema sadržaju ugovora o vezu, charter kompanija sporazumno navodi da prihvaća punu odgovornost za sva područja svoje djelatnosti, te se obvezuje obeštetiti marinu za sve gubitke, štete, troškove, zahtjeve ili procedure koje marini ili njenim zaposlenicima ili njenim ugovornim partnerima prouzroči charter kompanija,

⁵⁷ Primjere odredaba općih uvjeta poslovanja nekih hrvatskih marina vidi u Padovan, A. V.; Ćorić, D.; Čičovački, L., *Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas*, Zbornik radova 7. IMSC - International Maritime Science Conference, Solin, Hrvatska, 20.-21. travnja 2017., str. 381-394.

njezini zaposlenici te njezini klijenti. U odredbi se također navodi da marina niti ugovorom o vezu, niti iz nekog drugog naslova nije odgovorna za gubitak, krađu ili bilo koju drugu štetu prouzročenu na vlasništvu charter kompanije ili drugih osoba koje potražuju preko charter kompanije. Ova je odredba iz ugovora o vezu značajna, jer se ima tumačiti na način da marina i njezina protustranka ugovorom slobodno ugovaraju svoju ugovornu odgovornost, međutim, ovdje ipak postoje ograničenja iz prisilnih zakonskih propisa, posebno odredbi ZOO-a o pravu na popravljavanje ugovorne štete, odgovornosti za namjernu ili krajnju nepažnju i ništetnosti nepoštenih ugovornih odredaba⁵⁸. U općim se uvjetima poslovanja marine obično detaljno predviđaju slučajevi i štete za koje marina ne odgovara. Uobičajena isključenja odgovornosti koja nalazimo u općim uvjetima poslovanja marina jesu na primjer štete zbog neodržavanja, zapuštenosti ili dotrajalosti plovila ili opreme, gubitak bokobrana, sidara, konopa i druge opreme, štete koje su posljedica uobičajenog trošenja itd.⁵⁹

U kontekstu odgovornosti, važno je napomenuti da pregledom sadržaja ugovora o vezu s charter kompanijama nismo našli odredbe o obvezi marine o čuvanju plovila. Naime, primjeri iz prakse pokazuju da su stranke ugovora o vezu izričito isključile primjenu odredaba odsjeka 16. ZOO-a, odnosno primjenu odredaba koje se odnose na prava i obveze predviđene ugovorom o ostavi. Smatramo potrebnim jasno naznačiti u sadržaju ugovora o vezu, po uzoru na odredbe ovih marina, odnose li se obveze marine i na čuvanje plovila.

Uz isključenje čuvanja plovila charter kompanije, specifičnost je ugovora o vezu između marine i charter kompanije da marina ne preuzima ugovorom izričitu obvezu nadziranja plovila, iako primjeri iz prakse pokazuju postojanje elemenata nadziranja plovila charter kompanije (video-nadzor u marini, ophodnja mornarskog osoblja i sl.).

Kada je riječ o odgovornosti za krađu opreme ili drugih stvari na plovilu, stranke ugovora o vezu u pojedinim slučajevima predviđaju dužnost charter kompanija da ispune i predaju obrazac inventarne liste o opremi i stvarima na plovilu te da bez odlaganja izvijeste marinu o bilo kojoj izmjeni u odnosu na opremu i stvari tijekom trajanja ugovora o vezu. Inventarni obrazac, prema sadržaju ugovora o vezu, potpisuju obje ugovorne strane te svaka zadržava po primjerak ovjerenog obrasca.⁶⁰

⁵⁸ Vidi čl. 342, 345. i 296. ZOO-a.

⁵⁹ Opširnije Padovan, A. V., *op. cit.*, bilj. br. 51, str. 12-13.

⁶⁰ Samo nekolicina marina sa svojim klijentima sastavlja liste inventara, detaljnije vidjeti o obilježjima pojedinih modela ugovora o vezu Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., bilj. br. 3, str. 318.

Charter kompanija prema ugovoru o vezu nerijetko je obvezna sklopiti policu osiguranja protiv trećih osoba za sebe, svoje posjetitelje, goste i klijente u slučaju bilo kakve nesreće ili eventualnih događaja, koje se mogu dogoditi u području njezinog poslovnog djelovanja ili kao rezultat istog.

Stranke u ugovoru o vezu navode i posebne odredbe u predmetu zaštite okoliša i provođenja sigurnosnih mjera u marini. Prema istim odredbama, charter kompanija ugovorom o vezu prihvaća pravnu i materijalnu odgovornost u poštivanju propisa koji vrijede u Republici Hrvatskoj vezano za zaštitu okoliša, zaštitu na radu, protupožarnu zaštitu i sl. U svrhu provođenja zaštite, charter kompanija obvezna je omogućiti u svojim prostorijama pristup inspekcijama imenovanim od strane marine ili bilo koje lokalne i državne institucije, te poduzimati preventivne mjere za sprječavanje i suzbijanje opasnosti od požara u svojim objektima te poštivati zakonom predviđene protupožarne mjere. Zabranjeno je skladištenje i držanje zapaljivih i toksičnih materijala na prostoru marine, bez potvrđene dozvole nadležne vladine institucije. Marina, s druge strane, prihvaća poduzeti potrebne mjere za čuvanje i sigurnost poslovne okoline, dok charter kompanija snosi punu i konačnu odgovornost za sve stvari koje se tiču njezinog operativnog djelovanja.

Posebna ugovorna odredba regulira razloge raskida ugovora o vezu između marine i charter kompanije. Mogući su sljedeći razlozi raskida ugovora: kršenje odredaba ugovora, zakona ili internih propisa marine od strane charter kompanije; charter kompanija nije voljna ili nije u mogućnosti djelovati u suglasju s drugim korisnicima marine (privatnim ili poslovnim); charter kompanija ponaša se na način koji šteti dobrom ugledu marine; marina ne može raditi zbog okolnosti koje su izvan njezine kontrole i sl. Prema odredbi o raskidu nekih ugovora o vezu iz poslovne prakse, obje ugovorne strane mogu raskinuti ugovor u svako vrijeme, bez navođenja uzroka, ali pisanim putem i uz otkazni rok od jedne godine. U slučaju raskida ugovora od strane marine, charter kompanija izmjestit će opremu i objekte te napustiti prostor marine. Ako charter kompanija ima s marinom zaključen još neki/e ugovor/e o vezu, raskidom predmetnog ugovora o vezu automatski se raskidaju i ostali ugovori. Prema primjerima iz poslovne prakse, marina također nije obvezna izvršiti povrat uplaćenih sredstava u slučaju otkaza ugovora o vezu, bez obzira tko je ugovor o vezu otkazao, marina ili charter kompanija.

Konačno, sadržaj i opseg prava i obveza stranaka iz ugovora o vezu, marine i charter kompanije, razlikuju se u poslovnoj praksi hrvatskih marina. Negdje su te odredbe vrlo općenite, čak i identične sadržaju ugovora o vezu koje mari-

ne sklapaju s ostalim korisnicima veza (na primjer s privatnim korisnicima), negdje, pohvalno, vrlo detaljne s nizom jasno određenih ugovornih prava i obveza stranaka. Iskustvom/traženjem odgovora na pitanja koja su se tijekom poslovanja javljala u praksi, neke marine obuhvatile su ugovorom o vezu s charter kompanijom niz prava i obveza neophodnih u reguliranju međusobnih pravnih odnosa.

Valja dodati da nedostatak zakonskih odredaba o reguliranju ugovornog odnosa između marine i charter kompanije, prema našem mišljenju, ne ide u prilog objema strankama ugovora o vezu. Smatramo da bi trebalo sastaviti model ugovora o reguliranju ovog pravnog odnosa te isti unijeti u sadržaj zakonskog okvira. Bez obzira na dispozitivnost sadržaja takvih odredaba, njihova prisutnost u zakonu utjecala bi na sadržaj ugovora o vezu između marine i charter kompanije i vodila bi svojevrsnom tipiziranju prava i obveza tj. pravnog odnosa marine i charter kompanije.

3.3. Ugovor o korištenju poslovnog prostora u marini/ugovor o poslovno-tehničkoj suradnji između marine i charter kompanije

S namjerom da na jednom mjestu prikažemo sve autonomne pravne izvore koji reguliraju pravne odnose između marine i charter kompanije, u nastavku rada analizirat ćemo sadržaj ugovora u predmetu korištenja poslovnog prostora u marini. Najčešće se predmetni ugovori u poslovnoj praksi hrvatskih marina nazivaju *Ugovori o poslovno-tehničkoj suradnji*.

Istim se ugovorom marina obvezuje charter kompaniji dati na korištenje odgovarajući dio poslovnog prostora radi obavljanja charter djelatnosti na određeno vrijeme i na određenoj površini, koja je tlocrtno prikazana u prilogu ugovora, a charter kompanija se obvezuje da će za istu uslugu plaćati marini mjesečnu naknadu u ugovorenom iznosu. U cijenu naknade nisu uključeni režijski troškovi (komunalna naknada, korištenje električne energije i vode, odvoz smeća, vodoprivredna naknada i dr.), koncesijski troškovi, niti javna davanja (porezne obveze, ostala davanja lokalnoj zajednici i tijelima državne uprave) koji su vezani za prostor koji se daje na korištenje. U slučaju izostanka plaćanja naknada ili njihova neplaćanja nakon opomene, marina ima pravo raskinuti ugovor.

Svrha je davanja prostora na uporabu obavljanje charter djelatnosti, pri obavljanju koje se charter kompanija obvezuje skrbiti o kvaliteti pružanja usluge, standardima i kategoriji marine sukladno važećem zakonskom izvoru o kategorizaciji luke nautičkog turizma, kao i naknaditi eventualnu štetu proizišlu zbog nepostupanja u skladu s istom.

Charter kompanija ovlaštena je o svom trošku u poslovnom prostor unijeti uređaje, opremu i namještaj u skladu sa svojim potrebama. Prostor je obvezna držati urednim te na način da ne narušava vizualni izgled te ugled marine. Bez suglasnosti marine nisu dozvoljeni radovi i/ili preinake kojima se mijenjaju konstrukcija, raspored, površina, namjena ili vanjski izgled predmetnog poslovnog prostora, jer u takvim slučajevima marina ima pravo raskida ugovora. Charter kompanija također je obvezna pridržavati se zakona i propisa u svezi protupožarne zaštite i osigurati prostor od uobičajenih rizika.

Ugovorom je propisana odgovornost charter kompanije za sve štete koje mogu nastati u marini i/ili trećim osobama, a proizlaze iz obavljanja charter djelatnosti u poslovnom prostoru i/ili su u vezi s prostorom.

Charter kompanija nema pravo ustupiti i/ili prenijeti prava iz ugovora na bilo koju fizičku i/ili pravnu osobu, niti se smije koristiti poslovnim prostorom koji je predmet ovog ugovora za obavljanje bilo koje druge djelatnosti osim one navedene u ugovoru.

Stranke također ugovoraju razloge prestanka ugovora prije proteka vremena na koje je ugovor sklopljen. Razlog prestanka, propisan ugovorom, može biti kršenje ugovornih odredaba, ali upućuje se i na ostale razloge prestanka ugovora koje predviđa ZOO (nemogućnost ispunjenja ugovora, raskid ugovora zbog promijenjenih okolnosti, otkaz ugovora i sl.). U slučaju jednostranog raskida, prema primjerima ugovornih odredaba iz prakse, marina ne odgovara za eventualne štete koje bi njime nastale charter kompaniji.

Obveza je charter kompanije po isteku ugovornog razdoblja ili u slučaju jednostranog raskida ugovora vratiti poslovnim prostor koji mu je ugovorom povjeren na korištenje u prvobitno stanje te ga osloboditi od svih osoba i stvari i predati marini odmah po prestanku ugovora, uz podmirenje svih dospjelih naknada te tekućih troškova koje terete poslovni prostor. Ako ne napusti poslovni prostor po prestanku ugovora, dužnost je charter kompanije do predaje poslovnog prostora slobodnog od osoba i stvari podmiriti naknadu štete prema visini mjesečnog iznosa naknade određenog ugovorom, kao i režijske troškove razmjerno vremenu korištenja.

Na primjerima iz prakse vidimo da se isti ugovor između marine i charter kompanije sklapa u obliku javnobilježničke isprave sukladno odredbama Ovršnog zakona⁶¹ i Zakona o javnom bilježništvu⁶². Prema istom, marina je ovlaštena

⁶¹ Narodne novine, br. 112/12, 93/14, 73/17.

⁶² Narodne novine, br. 78/93, 29/94, 162/98, 16/07, 75/09, 120/16.

na temelju ugovora, ako charter kompanija po dospjeću dobrovoljno ne ispuni obveze bez daljnjeg odobrenja ili suglasnosti neposredno zatražiti i provesti prisilno izvršenje ugovornih tražbina.

4. REGULIRANJE PRAVNIH ODNOSA IZMEĐU MARINE I CHARTER KOMPANIJE U KOMPARATIVNOM ZAKONODAVSTVU I PRAKSI

U nastavku rada razmotrit ćemo primjere nekoliko poredbenih zemalja – Španjolske, Italije i Slovenije u predmetu reguliranja pravnih odnosa između marine i charter kompanije. Moramo napomenuti da se promatrane države razlikuju u broju marina i vezova: Španjolska, s dužinom obale od 8 000 km, ima cca 323 marina (španj. *puertos deportivos*), većinom smještene na Sredozemnom moru, i cca 107 000 vezova;⁶³ Slovenija, s dužinom obale od 47 km, ima tri marine i cca 1 820 vezova,⁶⁴ od toga se cca 1 000 vezova nalazi u najvećoj slovenskoj marini (Portorož);⁶⁵ Italija, s dužinom obale od 7 600 km, ima cca 73 marinu i cca 30 000 vezova⁶⁶.

Orijentiranost prema moru posebno je visoko izražena u Španjolskoj i Italiji, gdje je rad s brodovima (charter) uvelike razvijen. Na primjer u Italiji takva je djelatnost najčešće u granicama malih obiteljskih poduzeća, charter kompanija,⁶⁷ također, nekoliko je charter kompanija “dostupno” i u Sloveniji.⁶⁸

⁶³ Podaci dostupni na stranici: <http://charter.fondear.com/puertos-deportivos-en-espana/> (pristupljeno 9. listopada 2017.). U Španjolskoj se nalaze neke od najljepših marina u svijetu: Gran Canaria – *Puerto Deportivo de Las Palmas*, Lanzarote – *Puerto calero Marina*, Marbella – *Puerto Jose Banus*, Cartagena – *Yacht port Cartagena*, Alicante – *Marina Deportiva del Puerto de Alicante*, Denia – *Marina de Denia*, Ibiza – *Puerto Deportivo Ibiza Nueva*, Mallorca – *Puerto Turístico Deportivo Alcudiamar*, Palma de Mallorca – *Marina Port de Mallorca*, Menorca – *Club Marítimo de Mahón*; jedan dio njih ima vezove za smještaj mega jahti i nudi usluge najviše kvalitete u nautičkom turizmu. Podaci dostupni na stranici: <http://www.spain-yachtcharter.com/marinas.asp> (pristupljeno 9. listopada 2017.).

⁶⁴ Gračan, D.; Bardak, G.; Rudančić Lugarić, A., *The Research Results of Charter Companies in Croatia*, *Tourism and Hospitality Management*, vol. 17, no. 1, 2011., str. 31.

⁶⁵ Izvori prema: <http://www.marinap.si/en/>; www.marinaizola.com; www.marina-koper.si (pristupljeno 8. listopada 2017.).

⁶⁶ *I porti marittimi e la logistica in Italia*, str. 5, dostupno na: http://www.iconproject.eu/docs/wp/5/ricerca_mercato_italia_porti.pdf (pristupljeno 8. listopada 2017.); isto vidi: <http://www.marinas.it/Views/Company/marine.aspx> (pristupljeno 8. listopada 2017.).

⁶⁷ Luković, T. et al., *Nautički turizam europskog dijela Mediterana*, PEU – Pan Europska Unija Split, Split, 2002., str. 318.

⁶⁸ Tako Godalen, *Marina Project, Wp-2, Current State Region Report, Synthesis Report, Regions: Lower Austria, Ionian Sea, Province of Cagliari, Rogaland, Adriatic Sea, Province of Alicante and South Sweden, Countries: Austria, Greece, Italy, Norway, Slovenia, Spain and Sweden*. Dostupno na:

4.1. Španjolska

Prema važećim španjolskim propisima, za pojam morske luke značajna je odredba čl. 2. *Zakona o državnim i trgovačkim lukama (Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante)*⁶⁹ koja definira morske luke kao "skup zemljišta, morskog dobra i instalacija" (španj. *espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones*), koje, smještene na obali mora ili rijeka, imaju fizičke, prirodne ili umjetne organizacijske uvjete koji dopuštaju realizaciju lučkog prometa i autorizirane su za provođenje tih aktivnosti od strane nadležnih tijela. Te luke moraju zadovoljavati određene uvjete, fizičke i organizacijske. Te luke mogu biti komercijalne i nekomercijalne. U čl. 3. st. 4 c) navodi se da komercijalne luke u smislu ovog zakona nisu one luke koje su namijenjene isključivo ili prvenstveno za sportska ili rekreacijska plovila. U tom smislu marine su negativno definirane. Kada je riječ o marinama ili tzv. "sportskim lukama" (španj. *puertos deportivos*) koje se koriste za vez komercijalnih brodova, marine su bile definirane čl. 1. *Zakona o sportskim lukama 55/1969*, od 26. travnja (*Ley 55/1969, de 26 de abril, sobre Puertos Deportivos*) ukinutom *Zakonom o lukama 27/1922* od 24. studenog (*Ley 27/1922, de Puertos*). Nekadašnji *Zakon o sportskim lukama* definirao je marine kao: "luke specijalno izgrađene ili namijenjene za sportska plovila i zone koje se u tu svrhu grade ili prilagođavaju u lukama namijenjenima za industriju i morski promet".⁷⁰

Danas su marine regulirane autonomnim zakonodavstvom, *Zakonom o pravnom u ekonomskom poretku luka Andaluzije (Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía)*, *Zakonom o lukama Balearskih otoka (Ley 10/2005 de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears)*, *Zakonom o lukama Kanarskih otoka (Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias* (čl. 53-64), *Zakonom o lukama Kantabrije (Ley de Cantabria 5/2004, de 16 de noviembre, de Puertos de Cantabria)*, *Zakonom o lukama Katalonije (Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña)*, *Zakonom o javnim lukama Galicije (Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del Ente Público Puertos de Galicia)*, *Zakonom o lukama Autonomne zajednice Murcia (Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia)*, *Dekretom kojim stupa na snagu Pravilnik o lučkim aktivnostima luka Baskije (Decreto 236/1986, de 21 de Octubre,*

http://www.marina-project.com/outputs_WP2%20region%20report_report.doc. http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:nfq6YNEB4I0J:www.marina-project.com/outputs_WP2%2520region%2520report_report.doc+&cd=1&hl=hr&ct=clnk&gl=hr

⁶⁹ Službeno glasilo, Boletín Oficial del Estado – BOE, br. 253, od 20. listopada 2011.

⁷⁰ Dostupno na: http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUjCzNjtbLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUtkhIQaptWmJ0cSoAx7k7qDUAAAA=WKE (pristupljeno 10. listopada 2017.)

por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Portuarias del País Vasco), Zakonom o lučkim pristojbama u lukama Valencije (*Ley 1/1999, de 31 de marzo, de la Generalitat Valenciana, de Tarifas Portuarias*) i Zakonom o posebnom ustroju luka Autonominne pokrajine Galicija (*Ley 6/1987, de 12 de junio, del Plan Especial de Puertos de la Comunidad Autónoma de Galicia*).⁷¹

Potrebno je napomenuti da naznačeni propisi ne reguliraju obveze koncesionara, marine, koje bi proizlazile iz ugovora o vezu (španj. *acuerdo de amarre*), već prava i obveze stranke ugovora o vezu uređuju autonomno, slobodnom voljom, odnosno samim ugovorom. Naime, ustupanje korištenja veza unutar marine regulirano je ugovorom koji se sklapa između koncesionara i korisnika veza. Navedeni ugovor može biti upisan u registar vlasništva⁷², no u tom ga je slučaju potrebno ovjeriti kod javnog bilježnika. Trajanje ugovora određeno je trajanjem koncesije i ne može biti sklopljen na rok duži od 30 godina. U slučaju promjene koncesionara, korisnik veza ima pravo "prvonajma", ili ustupanja najma trećim osobama, o čemu je, ponajprije iz sigurnosnih razloga, dužan obavijestiti lučku kapetaniju. Odnosi korisnika veza i koncesionara najčešće su, uz ugovor o vezu, regulirani i internim pravilnikom svake marine, odnosno općim uvjetima poslovanja marine (španj. *condiciones generales del negocio marítimo*), koji je koncesionar dužan uručiti korisniku⁷³. Iste stranke određenom vrstom sporazuma koji je sastavni dio ugovora o vezu detaljno dogovaraju način plaćanja obveze naknade veza te posljedice neplaćanja iste obveze. Neke autonomne zajednice zahtijevaju od korisnika veza sklapanje ugovora o obveznom osiguranju od građanske odgovornosti (španj. *seguro de responsabilidad civil obligatorio*). Ta se obveza odnosi i na charter kompanije, budući da su i oni korisnici veza, no potrebno je dodati da se ova obveza "proteže" i na strane korisnike, koji pak mogu imati policu osiguranja sličnih ili istih uvjeta kao što je ona koju zahtijevaju plovila koja viju španjolsku zastavu⁷⁴.

Kad je riječ o odgovornosti marine iz ugovora o vezu za slučaje krađe ili požara na plovilu charter kompanije koji je nastao za vrijeme odsutnosti vlasnika ili ovlaštene/odgovorne osobe, na primjer skipera na plovilu, interni pravilnici

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² U španjolski Registar vlasništva (*Registro de la Propiedad*), osim prava vlasništva, upisuju se i druga stvarna i ostala prava: korištenje, plodouživanje, služnost, ali i najam, podnajam, koncesija i dr.

⁷³ Yamandú R. Caorsi, *Amarres y puertos deportivos /Vezovi i marine/, Navegar, 2002, str. 100-102. Dostupno na: http://www.nauticalegal.com/images/stories/pdf/Amares_y_puertos_deportivos.pdf?phpMyAdmin=resBNrsuBfF8wFqdA5zuE17HCB3 (pristupljeno 10. listopada 2017).*

⁷⁴ *Ibidem*.

marina pokazuju da se marine obično odriču odgovornosti za nastalu štetu, iako su slučajevi iz sudske prakse pokazali da je sud najčešće presudio u korist oštećenih (korisnika veza/charter kompanije) smatrajući da je nadzor plovila (u vidu zaštitarskih tvrtki ili video-nadzora marine) jedna od uloga marina⁷⁵.

Ugovaranje korištenja poslovnog prostora u marini radi obavljanja charter djelatnosti također je obvezno prema zakonima autonomnih zajednica. Svrha je ugovora o korištenju poslovnog prostora u marini regulirati pravni odnos između marine i charter kompanije u predmetu prava ustupanja poslovnog prostora na korištenje radi obavljanja charter djelatnosti.

4.2. Italija

Nautički turizam u Italiji regulira poseban zakon o rekreacijskoj nautici i nautičkom turizmu – *Codice della nautica da diporto*⁷⁶, no isti propis ne sadrži odredbe o obvezama koncesionara, marine, koje bi proizlazile iz ugovora o vezu (tal. *contratto di ormeggio*) niti definira pojam istog ugovornog odnosa. Definiciju pojma *ugovor o vezu* nalazimo u talijanskoj literaturi koja isti definira kao ugovor kojim se jedna strana, koncesionar dijela pomorskog dobra (pružatelj usluge veza, tal. *ormeggiatore*) obvezuje, u zamjenu za odgovarajuću naknadu, te za određeno vremensko razdoblje, ustupiti drugoj stranci pristup i određeno mjesto u luci za smještaj plovila.⁷⁷ Ugovorom o vezu daje se na uporabu, ne i na puno korištenje, dio pomorskog dobra od strane koncesionara, marine, koja djeluje u uvjetima koncesije.⁷⁸ Na temelju ugovora koncesionar je korisniku veza dužan omogućiti uporabu lučkih struktura i opreme, te, ako je ugovoreno, pružiti dodatne usluge (tal. *di servizi accessori*), npr. pomoć kod pristajanja i isplovljenja, vađenje plovila na suhi vez, opskrbu električnom energijom i vodom i sl. Ponekad se ugovorom o vezu predviđa i obveza čuvanja plovila (tal. *custodia*).⁷⁹ Kada je korisnik veza charter kompanija, uvidom u sadržaj ugovora o vezu možemo utvrditi da za ovu

⁷⁵ *Ibidem*.

⁷⁶ Službeno glasilo Republike Italije, Decreto Legislativo, br. 171/05 od 18. srpnja 2005.

⁷⁷ Russica, S., *Responsabilità del gestore del porto turistico quale parte del contratto di ormeggio*, članak (tal. *articolo*) od 22. listopada 2009., dostupno na: <http://www.altalex.com/documents/news/2009/10/19/responsabilita-del-gestore-del-porto-turistico-qualere-parte-del-contratto-di-ormeggio> (pristupljeno 10. listopada 2017.).

⁷⁸ O institutu koncesije u talijanskom pravu vidi Jugović, A.; Schiozzi, D., *Comparative Analysis of Concessions on Maritime Domain in Ports of Regional Significance in Croatia and Italy*, Pomorstvo, 27, 2, 2013., str. 307.

⁷⁹ *Ibidem*, citirano prema Angelone, *Lineamenti di gestione dei porti turistici*, u *Porti-mare-territorio*, 1988, str. 34; Lefebvre D'Ovidio, Pescatore, Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, str. 133; Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, I, 1, Milano, 1987, str. 717.

vrstu pravnog odnosa nije uobičajeno čuvanje plovila. Radi se *samo* o ustupanju na uporabu mjesta za vez plovila charter kompanije odnosno najmu veza u zamjenu za odgovarajuću naknadu za ugovoreno vrijeme trajanja ugovora, obično jednogodišnje ili višegodišnje razdoblje, no ne duže od vremena na koje je dana koncesija.

Uvidom u sadržaj ugovora o vezu iz poslovne prakse nekih talijanskih marina možemo utvrditi da se ugovor o vezu između marine i charter kompanije sadržajem ponekad ne razlikuju od odredaba "obrasca" ugovora o vezu koje marina sklapa s individualnim vlasnicima plovila (fizičkim osobama). Uobičajeni sadržaj istih ugovora najčešće sadrži sljedeće odredbe: vez se daje za smještaj plovila određene dimenzije na jednogodišnje ili višegodišnje razdoblje; charter kompanija upotrebljava vez samo za smještaj plovila detaljno opisan/individualiziran u ugovoru – navodi se ime, dužina, vrsta plovila i sl.; charter kompanija nema pravo dati vez u podnajam; uz iznos naknada za ugovoreno razdoblje navodi se i način plaćanja tj. rok/rokovi plaćanja; charter kompanija odgovara za sigurnost svog plovila; isključuje se odgovornost marine za štete na plovilima koje su posljedica neprikladnosti konopa za privez, štete uslijed krađe/provale, štete trećim osobama (npr. gostima nautičarima na plovilu); marina može ukloniti plovilo uz prethodno upozorenje vlasniku, ako je stanje plovila takvo da prijete šteta trećim osobama ili postoji opasnost od potonuća; marina ima pravo raskinuti ugovor te plovilo ukloniti iz marine u slučaju kršenja obveza iz ugovora o vezu i sl.

Kada je ugovor o vezu sklopljen s charter kompanijom uobičajena je praksa briga marine o održavanju i ispravnosti vezova te o njihovoj tehničkoj i nautičkoj sigurnosti, dok charter kompanija, s druge strane, brine o održavanju plovila. Eventualna odgovornost marine postoji za štetu na plovilu koja je proizišla iz nedostatka veza, dok se za ostale štete na plovilu isključuje odgovornost marine. Ova isključenja marine uobičajeno su opširno navedena u internim propisima talijanskih marina tj. općim uvjetima poslovanja (tal. *condizioni generali*) koji čine sastavni dio ugovora o vezu. Posebnom je ugovornom odredbom naznačeno da su isti uvjeti poznati charter kompaniji te da je s istima suglasna.

Izvor reguliranja pravnih odnosa između marine i charter kompanije mogu biti i dodatni sporazumi kojima stranke obično reguliraju način plaćanja naknade za vez (predviđa se plaćanje naknade u intervalima za pojedine kategorije plovila charter kompanije).

Uz ova prava i obveze marina i charter kompanija ugovaraju i pravo korištenja/uporabe poslovnog prostora u marini u svrhu obavljanja poslovne djelatno-

sti iznajmljivanja plovila charter kompanije. Ugovaranje ovih uvjeta može biti predmet posebnog ugovora ili dio ugovora o vezu. Za ugovaranje prava uporabe poslovnog prostora u marini relevantne su odredbe talijanskog Građanskog zakonika, *Codice civile*⁸⁰.

4.3. Slovenija

Prema slovenskom Pomorskom zakoniku,⁸¹ marine su, odnosno kako se u istom izvoru navodi “turistična pristanišća (marine)”, vrsta luka posebne namjene (slo. *pristanišća za posebne namene*), u koje se također ubrajaju sportske i lokalne luke te ostale luke (slo. *športna pristanišća, krajevena pristanišća i druga prostanišća*).⁸² Slovenski Pomorski zakonik navodi i definiciju pojma *turistična pristanišća (marine)* prema kojoj se radi o vrsti luka namijenjenoj za pristajanje, skladištenje, zimovanje i isporuku brodova za sport i razonodu te brodice (slo. *pristajanje, shranjevanje, prezimovanje in oskrbovanje ladij, namenjenih za šport in razvedrilo in čolnov*).⁸³ Turističke luke, odnosno marine, u nadležnosti su lokalne zajednice.⁸⁴

Pregledom odredaba slovenskog Pomorskog zakonika, ali i ostalih zakonskih pravnih izvora, nismo pronašli odredbu koja bi definirala ili odredila elemente ugovora o vezu između turističke luke, marine, i korisnika veza. U nedostatku zakonskih odredaba, sadržaj je ugovora o vezu potrebno utvrditi uvidom u poslovnu praksu slovenskih marina. Sadržaj ugovora o vezu koje sklapaju slovenske marine ne razlikuje se od sadržaja ugovora iz poslovne prakse marina prikazanih zemalja u radu (ugovara se pravo uporabe veza u svrhu smještaja plovila, radi se o ugovoru s elementima najma, internim aktima marine i odredbom ugovora isključuje se odgovornost marine za štete koje nisu posljedica nedostatka veza, nadzor i čuvanje plovila izričito se ne ugovaraju kod ugovora s charter kompanijom).

U poslovnoj praksi slovenskih marina veći je broj ugovora o vezu koji se sklapaju s individualnim vlasnicima plovila, odnosno malo je ugovora koji se

⁸⁰ Regio Decreto, br. 262., od 16. ožujka 1942. dostupno na internetskoj stranici: <http://www.altalex.com/documents/news/2013/10/01/disposizioni-sulla-legge-in-generale#titolo> (pristupljeno 11. listopada 2017.).

⁸¹ Službeno glasilo Republike Slovenije, Uradni list, br. 26/01., od 12. travnja 2001.

⁸² Čl. 37. slovenskog Pomorskog zakonika.

⁸³ Čl. 38. slovenskog Pomorskog zakonika.

⁸⁴ Jerman, B., neobjavljeno priopćenje s konferencije: *Legal Regime of Marinas and Other Nautical Tourism Ports in Slovenia*, 2nd Adriatic Maritime Law Conference, Opatija, 25.-27. svibnja 2017.

sklapaju s charter kompanijama. Prema podacima, najveći je broj gostiju u slovenskim marinama iz Slovenije, Italije, Austrije, Njemačke i Hrvatske.⁸⁵

5. ZAKLJUČAK

U svrhu utvrđivanja specifičnosti pravnih odnosa između marine i charter kompanije istražili smo poslovnu praksu hrvatskih marina i izabranih poredbenih zemalja, prikupivši i analizirajući veći broj ugovora o vezu, sporazuma o suradnji i ugovora o korištenju poslovnog prostora/ugovora o poslovno-tehničkoj suradnji sklopljenih između marine i charter kompanije. Definirali smo pojmove *marina* i *charter kompanija* i naveli osnovne karakteristike istih ugovornih stranaka te pri tome slijedili odredbe domaćih pravnih izvora: za pojam i obilježja marine, Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, a za pojam i obilježja charter kompanije, Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanja usluga smještaja gostiju na plovilu.

Pregledom poslovne prakse hrvatskih marina i izabranih poredbenih zemalja utvrdili smo da neke marine uz sklapanje ugovora o vezu prakticiraju i sklapanje sporazuma o suradnji s charter kompanijama, dok druge nude *samo* sklapanje "standardnog" ugovora o vezu često po svom sadržaju jednakog onima koje marina sklapa s ostalim korisnicima veza. Prema prikazanoj poslovnoj praksi sklapanje sporazuma o suradnji slijedi isključivo s onim charter kompanijama s većom flotom (na primjer, prema praksi nekih hrvatskih marina to podrazumijeva deset i više plovila u marini).

Temeljna je obveza marine iz sporazuma o suradnji osigurati charter kompaniji dovoljan broj slobodnih vezova za plovila charter kompanije unutar određenog vremenskog razdoblja, najčešće jedne godine, uz mogućnost produženja.

Predmet nekih sporazuma o suradnji je i detaljno reguliranje načina podmirenja naknade po ugovorima za godišnji vez. U takvim sporazumima marina odobrava, a charter kompanija prihvaća, obročno plaćanje naknade po ugovorima o vezu. Ako charter kompanija ne podmiri obvezu plaćanja iznosa naknade, marina ima pravo raskinuti pravni odnos s charter kompanijom.

Neki sporazumi propisuju i pravo marine da spriječi isplovljenje plovila charter kompanije u slučaju neplaćanja iznosa naknade za vez ili naknade po nekoj drugog osnovi (plaćanje potrošne električne energije, vode i sl.).

⁸⁵ Marović, U.; Martinič, N.; Barkidžija Sotošek, M., *An Analysis of Nautical and Cruise Tourism in Slovenia (2005-2015) and its Position among other Mediterranean countries*, Pomorski zbornik, 52, 2016., str. 120.

Glavni izvor reguliranja pravnog odnosa između marine i charter kompanije u poslovnoj praksi većine marina prikazanih zemalja upravo je ugovor o vezu. Istim se ugovorom ustupa mjesto za smještaj plovila charter kompanije. Budući da je riječ o “najmu mjesta za vez”, ugovor o vezu između marine i charter kompanije ima elemente najma/ugovora o najmu. Specifičnost je ugovornog odnosa da marina odgovara samo za ispravnost i sigurnost veza u tehničkom i nautičkom smislu.

Pregledom sadržaja ugovora o vezu između marine i charter kompanije nismo našli odredbe o obvezi marine o čuvanju i nadzoru plovila charter kompanije na vezu. Zanimljivi su primjeri iz poslovne prakse nekih hrvatskih marina u kojima su stranke ugovora izričito isključile primjenu odredaba odsjeka 16. ZOO-a o pravu i obvezama iz ugovora o ostavi. Talijanska pravna teorija navodi da se ugovorom o vezu *može* predvidjeti i obveza čuvanje plovila (iako nije izričito naznačeno odnosi li se isto na ugovaranje veza s charter kompanijom), no pregledom sadržaja ugovora o vezu između marine i charter kompanije iz poslovne prakse talijanskih marina nismo pronašli obvezu čuvanja takvih plovila. Isto vrijedi i za poslovnu praksu španjolskih i slovenskih marina, naime pregledom primjera ugovora o vezu između marine i charter kompanije ugovornim odredbama nije izričito naznačena obveza čuvanja plovila charter kompanije.

Nadzor plovila na vezu također nije specifičnost ugovornog odnosa između marine i charter kompanije, iako ona indirektno postoji, no ista nije uočena u sadržaju ugovora o vezu.

U kontekstu nadzora i čuvanja, kada je riječ o odgovornosti marine iz ugovora o vezu, interni pravilnici marina na koje se ugovorne odredbe pozivaju pokazuju da se marine odriču odgovornosti za nastalu štetu, kao što je krađa opreme na plovilu, požar i sl.

Uz ugovor o vezu i/ili sporazum o suradnji, pravne odnose između marine i charter kompanije obilježavaju i ugovorne obveze u predmetu korištenja poslovnog prostora u marini, koji je potreban u svrhu obavljanja komercijalne profesionalne djelatnosti charter kompanije.

Sadržaj i opseg prava i obveza stranaka iz pravnog odnosa marine i charter kompanije razlikuje se u poslovnoj praksi marina obuhvaćenih zemalja; negdje su te odredbe općenite, čak i identične sadržaju pravnog odnosa marine i individualnog korisnika veza (fizičke osobe), dok kod nekih opširne, s nizom jasno određenih ugovornih prava i obveza stranaka.

U interesu postizanja većeg stupnja pravne sigurnosti smatramo potrebnim da iza ove vrste pravnog odnosa treba stajati jedinstven i prepoznatljiv sadržaj

usluga koje marine pružaju. Smatramo da bi valjalo sastaviti odredbe o ugovoru o vezu te ih unijeti u sadržaj zakonskih pravnih izvora, a koje bi bile odgovarajuće i za uređenje pravnog odnosa marine i charter kompanije. Bez obzira na dispozitivnost takvih odredaba, njihova prisutnost u zakonu utjecala bi na sadržaj pravnog odnosa i vodila svojevrsnom tipiziranju prava i obveza/pravnog odnosa između marine i charter kompanije.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige:

1. Luković, T. et al., *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015.
2. Luković, T. et al., *Nautički turizam europskog dijela Mediterana*, PEU – Pan Europska Unija Split, Split, 2002.
3. *Pomorska enciklopedija*, knjiga 4, Jugoslavenski leksikografski zavod “Miroslav Krleža”, Zagreb, 1976.
4. Đerđa, D., *Upravnopravni aspekti koncesije*, doktorska disertacija, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2005.

Članci:

1. Staničić, F.; Bogović, M., *Koncesija na pomorskom dobru - odnos zakona o koncesijama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, Pravni vjesnik, god. 33, br. 1, 2017., str. 73-103.
2. 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, Zagreb, 12.-13. listopada 2017., str. 313-351.
3. Skorupan Wolff, V., *Standardisation of Marina Operators' Terms and Conditions as a Way Forward*, 22nd International Scientific Conference on Economic and Social Development “Legal Challenges of Modern World”, The Round Table Discussions: Current Legal Challenges of Sustainable Development of the Adriatic Ports of Nautical Tourism, Split, 29-30 June 2017.
4. 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, Zagreb, 12.-13. listopada 2017., str. 379-406.
5. Padovan, A. V., *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 52., br. 167., 2013., str. 1-35.
6. Padovan, A. V.; Ćorić, D.; Čičovački, L., *Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas*, Zbornik radova 7. IMSC – International Maritime Science Conference, Solin, Hrvatska, 20.-21. travnja 2017., str. 381-394.

7. Hlača, V.; Nakić, J., *Pravni status marina u Republici Hrvatskoj*, Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske, vol. 1, no. 1, 2010., str. 175-186.
8. Bolanča, D., *Osnovne značajke Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law, god. 43, br. 158, 2004., str. 11-42.
9. Ljubetić, S., *Izgradnja građevina i drugih objekata infrastrukture u lukama nautičkog turizma*, Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, Zagreb, 12.-13. listopada 2017., str. 289-312.
10. Majstorović, D., *Ovršno pravo – prodaja (napuštenih) plovila*, XXIV Svjetovanje – Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, godišnjak 16, Hrvatsko društvo za građanskopravne znanosti i praksu, Zagreb, 2009., str. 841-853.
11. Mišić, Ž., *Unsolved questions in the application of the Maritime Domain and Seaports Act with suggestions for amendments*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 44, no. 159, 2005., str. 69-81.
12. Mišić, Ž., *Kritički osvrt u odnosu na važeće propise s prijedlogom mjera za kvalitetnije upravljanje pomorskim dobrom*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 51, no. 166, 2012., str. 295-333.
13. Russica, S., *Responsabilità del gestore del porto turistico quale parte del contratto di ormeggio*, članak (tal. articolo) od 22. listopada 2009., dostupno na internetskoj stranici: <http://www.altalex.com/documents/news/2009/10/19/responsabilita-del-gestore-del-porto-turistico-qualere-parte-del-contratto-di-ormeggio> (pristuljeno 10. listopada 2017.)
14. Marović, U.; Martinič, N.; Barkidija Sotošek, M., *An Analysis of Nautical and Cruise Tourism in Slovenia (2005-2015) and its Position among other Mediterranean countries*, Pomorski zbornik, 52, 2016., str. 113-131.
15. Jugović, A.; Schiozzi, D., *Comparative Analysis of Concessions on Maritime Domain in Ports of Regional Significance in Croatia and Italy*, Pomorstvo, 27, 2, 2013., str. 299-312.
16. Gračan, D.; Bardak, G.; Rudančić Lugiarić, A., *The Research Results of Charter Companies in Croatia*, Tourism and Hospitality Management, vol. 17, no. 1, 2011., str. 19-34.

Propisi:

1. Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.
2. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine, br. 68/07, 88/10, 30/14, 89/14, 152/14.
3. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine, br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16.
4. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15.
5. Zakona o javnom bilježništvu, Narodne novine, br. 112/12, 93/14, 73/17.
6. Ovršni zakon, Narodne novine, br. 78/93, 29/94, 162/98, 16/07, 75/09, 120/16.
7. Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanja usluga smještaja gostiju na plovilu, Narodne novine, br. 42/17.
8. Pravilnik o uvjetima koje moraju zadovoljavati plovni objekti, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila, Narodne novine, br. 41/05, 62/09.
9. Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanja usluga smještaja gostiju na plovilu, Narodne novine, br. 99/13.
10. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine, br. 72/08.

11. Zakon o državnim i trgovačkim lukama, službeno glasilo BOE, br. 253, od 20. listopada 2011 (*Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*).
12. Zakon o sportskim lukama, br. 55/1969, od 26. travnja (*Ley 55/1969, de 26 de abril, sobre Puertos Deportivos*).
13. Codice della nautica da diporto, Decreto Legislativo, br. 171/05 od 18. srpnja 2005.
14. Codice civile, Regio Decreto, br. 262., od 16. ožujka 1942.

Autonomni pravni izvori (korpus istraživanja):

1. Sporazumi o poslovnoj suradnji između marina i charter kompanija.
2. Sporazumi o podmirenju naknade po ugovorima za godišnji vez između marina i charter kompanija.
3. Ugovori o vezu (na moru) između marina i charter kompanije.
4. Ugovori o korištenju poslovnog prostora između marina i charter kompanija.
5. Ugovori o poslovno-tehničkoj suradnji između marina i charter kompanija.
6. Opći uvjeti poslovanja marina.
7. Pravilnici o redu u marinama.
8. Cjenici marina.

Internetski izvori:

1. <http://delicromar.hazu.hr/en/conferences-and-workshops/22nd-international-scientific-conference-on-economic-and-social-development,42.html> (pristupljeno 20. prosinca 2017.)
2. https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-04_01_2016.htm (pristupljeno 1. listopada 2017.)
3. <http://www.d-marin.com/en/marinas/croatia/dalmacija/about-us.aspx> (pristupljeno 1. listopada 2017.)
4. <http://mint.hr/default.aspx?id=21414> (pristupljeno 1. listopada 2017.)
5. <http://www.aci-marinas.com/wp-content/uploads/2014/04/2017-HR-ACI-cjenik-WEB-FULL.pdf> (pristupljeno 15. listopada 2017.)
6. <http://www.spain-yachtcharter.com/marinas.asp> (pristupljeno 9. listopada 2017.)
7. http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAA AAEAMtMSbF1jTAAAUNjCzNjtbLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQa ptWmJOCSoAx7k7qDUAAAA=WKE. (pristupljeno 10. listopada 2017.)
8. http://www.nauticalegal.com/images/stories/pdf/Amares_y_puertos_deportivos.pdf?phpMyAdmin=resBNrsuBfF8wFqdA5zuE17HCB3 (pristupljeno 10. listopada 2017.)
9. <http://www.marinap.si/en/> (pristupljeno 8. listopada 2017.)
10. www.marinaizola.com (pristupljeno 8. listopada 2017.)
11. <http://www.marina-koper.si> (pristupljeno 8. listopada 2017.)
12. <http://www.marinas.it/Views/Company/marine.aspx> (pristupljeno 8. listopada 2017.)

13. <http://www.altalex.com/documents/news/2013/10/01/disposizioni-sulla-legge-in-generale#titolo> (pristupljeno 11. listopada 2017.)
14. http://www.icon-project.eu/docs/wp/5/ricerca_mercato_italia_porti.pdf (pristupljeno 8. listopada 2017.)

Ostalo:

1. Sjednice Nautičkih udruženja/zajednica pri Hrvatskoj gospodarskoj komori (HGK) u sklopu "HGK dani nautike": sjednica Udruženja marina pri HGK i UPUSP-chartera pri HGK, *Biograd Boat Show*, 19. listopada 2017.
2. Jerman, B., neobjavljeno priopćenje s konferencije: *Legal Regime of Marinas and Other Nautical Tourism Ports in Slovenia*, 2nd Adriatic Maritime Law Conference, Opatija, 25.-27. svibnja 2017.

Summary:

LEGAL RELATIONSHIP BETWEEN MARINA OPERATOR AND CHARTER COMPANY ARISING FROM THE CONTRACT OF BERTH – ANALYSIS OF CROATIAN AND COMPARATIVE COMMERCIAL PRACTICE

This paper discusses the legal relations between the marina and the charter company arising from the contract of berth. The terms of the marina and the charter company are defined and their basic characteristics (classification, categorization, operation under concession conditions of the marina, conditions and the way of conducting chartering activities) are specified. Furthermore, the sources of legal relations between the marina and charter companies in Croatian business practice are analysed (a business cooperation agreement, a settlement agreement on annual contractual obligations, a berth contract and a lease contract for a business space in the marina i.e. technical cooperation between marina and charter company). Apart from the presentation of the content of autonomous legal sources, the paper also refers to the content of the provisions of general conditions of the marina business. In addition to the solutions from business practices of the Croatian marinas, there are also solutions of legal relations between marinas and charter companies from business practices of several neighboring countries – Spain, Italy and Slovenia. Reference is made to the lack of statutory legal framework to regulate legal relations between marinas and charter companies. There is a need to standardize a legal relationship between the marina and the charter company related to the berth contract.

Keywords: *marina; charter company; contract of berth, business cooperation agreement; use of business space in the marina.*