

**3. MEĐUNARODNA ZNANSTVENA
KONFERENCIJA POMORSKOG PRAVA
„SUVREMENI IZAZOVI POMORSKE PLOVIDBE“
SPLIT, HRVATSKA, 8. – 9. travnja 2021.
(MZKPP Split, 2021.)**



***3rd INTERNATIONAL SCIENTIFIC
CONFERENCE ON MARITIME LAW
„MODERN CHALLENGES OF MARINE NAVIGATION“
SPLIT, CROATIA, 8-9 April 2021
(ISCML Split 2021)***

Split, 2021.

**ZBORNİK RADOVA 3. MEĐUNARODNE ZNANSTVENE
KONFERENCIJE IZ POMORSKOG PRAVA – MZKPP Split 2021**
*PROCEEDINGS BOOK OF THE 3rd INTERNATIONAL SCIENTIFIC
CONFERENCE ON MARITIME LAW – ISCML Split 2021*

Organizatori / Organizers

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu / *Faculty of Law University of Split*
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb /
Adriatic Institute – Croatian Academy of Sciences and Arts, Zagreb

Nakladnik / Publisher

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu / *Faculty of Law University of Split*

Za nakladnika / For publisher

Mirko Klarić, Full Professor, Dean of the Faculty of Law University of Split

Uredništvo / Editorial Board

Petra Amižić Jelovčić, Faculty of Law, Split, Croatia
Mirko Klarić, Faculty of Law, Split, Croatia
Dragan Bolanča, Faculty of Law, Split, Croatia
Vesna Skorupan Wolff, Adriatic Institute – Croatian
Academy of Sciences and Arts, Zagreb, Croatia
Adriana Vincenca Padovan, Adriatic Institute – Croatian
Academy of Sciences and Arts, Zagreb, Croatia
Božena Bulum, L.L.D., Adriatic Institute – Croatian
Academy of Sciences and Arts, Zagreb, Croatia
Mitja Grbec, Secretary General of Maritime Law Association of Slovenia, Slovenia
Massimiliano Musi, University of Teramo, Italy

Tisak / Print

DES Split

Naklada / Edition

300 primjeraka / 300 copies

ISBN 978-953-8116-32-2

10. Zuzzana Peplowska-Dabrowska: Outbreak of disease at a cruise ship – Some remarks relating to liability issues	159
11. Ranka Petrinović - Trpimir Perkušić - Tony Vuković: Inspection of Seafarers' working Conditions in Accordance with MLC 2006 in Ports of Paris MOU Signatories	177
12. Vilma Pezelj - Mara Barun: Legal status of maritime passengers since Roman law to modern European legislation	207
13. Željka Primorac: Cost Recovery Systems of Operating Port Reception Facilities for the Reception and Treatment of Waste from Ships According to the Provisions of Directive (EU) 2019/883	227
14. Iva Savić: “Autonomous Vessels” in Croatian Maritime Law	243
15. Vesna Skorupan Wolff - Adriana Vincenca Padovan: Why the Legal Provisions on Warehousing Contracts should not be Applied to Berthing Contracts?	263
16. Lucija Sokanović - Marina Boko: Maritime Pollution in Croatia – Old Questions and New Developments	295
17. Mirela Šarac - Andrija Crnković: Legal working status of crew members (seamen) during the centuries - a comparative overview	311
18. Iva Tuhtan Grgić: Scope of Application of the Maritime Code's Private Law Provisions with regard to Vessels and Maritime Facilities	333

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF, znanstvena savjetnica
u trajnom zvanju Jadranskog zavoda Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti, Zagreb (Hrvatska)

Dr. sc. ADRIANA VINCENCA PADOVAN,
izvanredna profesorica, viša znanstvena suradnica Jadranskog zavoda
Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb (Hrvatska)

ZAŠTO SE NA UGOVOR O VEZU NE BI TREBALE PRIMJENJIVATI ZAKONSKE ODREDBE O UGOVORU O USKLADIŠTENJU?

UDK: 347.4:347.98

Izvorni znanstveni članak / Original scientific paper

Potaknute recentnom sudskom praksom i najnovijim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2019. godine u pogledu ugovora o nautičkom vezu, autorice se u ovom radu bave pitanjem (ne)primjenjivosti zakonskih odredbi ugovora o uskladištenju na ugovore o nautičkom vezu, a posebno i na ugovore o vezu u suhim marinama. Uspoređujući pravnu narav, svrhu i sadržaj ugovora o nautičkom vezu i ugovora o uskladištenju autorice zaključuju da među njima nema sličnosti te da je neprimjereno za potrebe tumačenja ugovora o vezu supsidijarno primjenjivati odredbe Zakona o obveznim odnosima o ugovoru o uskladištenju.

1. Uvodna razmatranja

Do novele Pomorskog zakonika iz 2019.¹ ugovor o vezu je bio neimenovani ugovor.² Zbog toga se u praksi nerijetko otvaralo pitanje koji zakonski okvir treba primijeniti na tumačenje ugovornih odredbi i odlučivanje o sporu glede odgovornosti iz ugovora o vezu u odnosu na ona pitanja koja nisu uređena ugovorom i autonomnim pravom. U obzir dolazi: Zakon o obveznim odnosima³ – opći dio kojim se uređuju osnove obveznih odnosa (čl. 1. – 246.), ZOO – opće odredbe o ugovornim obveznim odnosima (čl. 247. – 375.) i ZOO – odredbe o pojedinim srodnim imenovanim ugovorima. Novelom PZ-a iz 2019. godine

¹ Pomorski zakonik (u nastavku PZ), Narodne novine broj 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015 i 17/2019.

² U teoriji se neimenovani ugovori opisuju kao ugovori za koje zbog kratkoće postojanja u povijesti ili manje učestalosti sklapanja nije posve siguran potpun sadržaj obveza. Z. Slakoper; V. Gorenc; uz suradnju M. Bukovac Puvača, , Novi informator, Zagreb, 2009., str. 235.

³ Zakon o obveznim odnosima (u nastavku ZOO), Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/11, 78/2015, 29/2018.

ugovor o vezu uređen je pretežno dispozitivnim odredbama kao novi imenovani ugovor hrvatskog prava, pa se na pravne odnose iz ugovora o vezu u odnosu na ona pitanja koja nisu uređena ugovorom i autonomnim pravom primjenjuju prvenstveno odredbe ugovora o vezu iz PZ-a kao *lex specialis*.⁴

Kada je riječ o mogućoj supsidijarnoj primjeni nekog drugog imenovanog ugovora na ugovor o vezu, u obzir dolazi primjena ugovora o najmu (čl. 550. – 578. ZOO-a) jer je objektivno bitan sastojak ugovora o vezu ustupanje veza korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice, znači, najam veza.⁵ Pored toga, usluga stalnog veza u marini se vrlo često nudi i izvršava kao „paket“ širih usluga, koje osim najma mjesta za vez obuhvaćaju i uslugu nadziranja plovila na vezu i/ili ispunjavanje dodatnih usluga i radova.⁶ Dodatne usluge i radovi koji se mogu ugovoriti u nekim marinama su, primjerice, izbacivanje oborinskih voda iz plovila, provjetravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje plovila ceradom, punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti plovila, pranje trupa, usluge lučke dizalice ili travel-lifta, serviserske usluge, usluge pripreme plovila za zimovanje, odnosno za plovidbu i slično. U onim slučajevima u kojima ugovor o vezu sadrži spomenute subjektivno bitne sastojke ugovora u obzir dolazi primjena odredbi o ugovoru o djelu (čl. 590. – 619. ZOO-a) ili ugovora o nalogu (čl. 763. – 784. ZOO-a).⁷

Za razliku od toga, analiza poslovne i sudske prakse pokazuje da je primjena odredbi o ugovoru o uskladištenju i ugovoru o ostavi na ugovor o vezu u praksi i teoriji vrlo dvojben, pa stoga zahtijeva odgovarajuću pozornost pravne teorije i judikature.⁸

⁴ Opširnije o tome V. Skorupan Wolff; A. V. Padovan, Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Knjiga 42, J. Barbić (ur.), Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41-93; V. Skorupan Wolff; A. V. Padovan, Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja*, INTRANSLAW Zagreb 2017, D. Čorić, N. Radionov, A. Čar (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017. str. 313-353; A. V. Padovan, Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 52 (2013), br. 167; str. 1-35.

⁵ Članak 673.j st. 1. PZ-a definira ugovor o vezu i određuje njegove objektivno bitne sastojke.

⁶ Opširnije o usluzi nadzora te dodatnim uslugama i radovima u V. Skorupan Wolff, A. V. Padovan, *Ugovor o vezu de lege ferenda...*, *op. cit.*, osobito str. 75-81.

⁷ *Ibid*, str. 80; A. V. Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.*, str. 11.

⁸ Poredbena analiza ugovora o vezu i ugovora o ostavi te analiza pitanja ima li osnove za primjenu odredbi ZOO-a o ugovoru o ostavi na ugovor o vezu temeljito su obrađeni u radu V. Skorupan Wolff, A. V. Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.*

Analiza poslovne prakse hrvatskih marina, autonomnog prava te sudske prakse provedena u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR⁹ pokazala je da uglavnom svi koncesionari marina nude usporediv ili vrlo sličan sadržaj i opseg usluga, a u poslovnoj praksi primjenjuju se četiri modela ugovora o vezu: model I – najam, model II – najam + nadzor, model III – najam + nadzor + dodatne usluge i radovi, te model IV – najam + dodatne usluge i radovi. Utvrđeno je da ni jedna marina u svojim općim uvjetima ugovora ne uređuje uslugu uskladištenja plovila. U ugovorima o vezu koji se primjenjuju u poslovnoj praksi hrvatskih marina ne opisuje se usluga uskladištenja plovila u marini, isto tako, u cjenicima koje su marine dužne javno objaviti¹⁰ ne spominje se cijena za uskladištenje ili čuvanje plovila na vezu. To su nedvojbeni argumenti u prilog teze da se u poslovnoj praksi uskladištenje plovila u marinama ne pruža kao vrsta usluge, te da marine s korisnicima vezova ne ugovaraju čuvanje i očuvanje plovila na vezu u smislu atributa koje oni imaju kao objektivno bitni sastojci ugovora o uskladištenju.¹¹

Nadalje, postoje i drugi snažni pravni argumenti koji će se u ovom radu istaknuti i analizirati, a koji govore u prilog teze da supsidijarna primjena ugovora o uskladištenju na tipične modele ugovora o vezu nije pravno utemeljena. Riječ je o tome da *causa* i pravna priroda ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju nisu kongruentni, kao ni sastojci ugovora, obveze strana, način ispunjavanja ugovora, tehnološki procesi postupanja s plovilom na vezu koje ima vrlo specifična obilježja i složene tehnološke karakteristike, a tome treba dodati i relevantnu činjenicu da plovilo koje je predmet ugovora o vezu nije roba.¹²

Važno je istaknuti da se u poslovnoj praksi često opremanje, rasprema, čišćenje, održavanje, priprema za nautičku sezonu, servisiranje, popravak i slični poslovi koji se odnose na plovilo na vezu ugovaraju posebnim ugovorima i radnim nalogima i nisu sastojci ugovora o vezu. Riječ je o ugovorima koji su paritetni i

⁹ Znanstvenoistraživački projekt 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)*, voditeljice projekta A. V. Padovan, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost (HRZZ-UIP-2013-11-3061) provodio se u razdoblju od 1. ožujka 2016. do 28. veljače 2019. godine. Opširnije o projektu i rezultatima rada na projektu vidjeti: www.delicromar.hazu.hr.

¹⁰ Čl. 6. st. 1. t. 1. Zakona o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 130/17, u nastavku ZPUT, propisuje da su pružatelji usluga u turizmu dužni objavljivati uvjete, sadržaj i cijenu svake pojedine usluge.

¹¹ Vidjeti detaljnu analizu modela ugovora o vezu u poslovnoj praksi hrvatskih marina, V. Skorupan Wolff; A. V. Padovan, Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed, J. Barbić; A. V. Padovan; V. Skorupan Wolff (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, Nakladnički niz: *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 127.-195. Detaljnije o razlikovanju ugovora o vezu i ugovora o ostavi vidjeti V. Skorupan Wolff, A. V. Padovan, *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu...*, op. cit.

¹² O tome opširnije *infra*.

paralelni s ugovorom o vezu, a korisnik veza ih ugovara s: a) marinom na temelju posebnog ugovora ili b) posebnom pravnom ili fizičkom osobom koja posluje u marini ili c) angažira posebnu pravnu ili fizičku osobu s kojom marina nema ugovor o poslovno tehničkoj suradnji.¹³ Spomenuti ugovori po svom sadržaju, točnije bitnim sastojcima nemaju elemente ugovora o uskladištenju. Prvenstveno će se raditi o ugovorima o djelu ili ugovorima o servisiranju, popravku ili preinaci plovila. Ispitat će se i ovi tipovi ugovora radi provjere navedene hipoteze.

Nadalje, treba znati da se u poslovnoj praksi primjenjuju ugovori čija prestacija je smještaj plovila za vrijeme dok ne traje nautička sezona u halama ili sličnim zatvorenim prostorima ili na ograđenim natkrivenim ili otvorenim prostorima. Ovakvi objekti nazivaju se odlagalištima plovnih objekata, a za njih je karakteristično da su to dijelovi kopna ograđeni i uređeni za pružanje usluga smještaja plovila na suhom na kojima ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnih objekata za plovidbu. Ugovori koji se primjenjuju u ovakvim objektima za smještaj plovila nisu podudarni ugovorima o vezu. Na strani pružatelja takvih usluga nisu marine, a ovi ugovori se u odnosu na ugovore o vezu znatno razlikuju po bitnim sastojcima, načinu ispunjavanja ugovornih prestacija, ulogama i obvezama ugovornih strana, tehnološkom procesu usluge i sl. Riječ je o vrsti ugovora u odnosu na koje eventualno ima prostora za primjenu odredbi ugovora o ostavi, ali ne i primjenu ugovora o uskladištenju. Ova hipoteza u radu će se istražiti i provjeriti.

Posebna vrsta objekata za pružanje usluge veza su suhe marine. Na ugovore o smještaju plovila na suhom vezu, kao i na ugovore koje s korisnicima sklapaju suhe marine primjenjuju se zakonske odredbe o ugovoru o vezu. Postavlja se hipoteza da supsidijarna primjena odredbi ugovora o uskladištenju na ugovore o smještaju plovila na suhom vezu pravno nije održiva. Za to postoje isti argumenti kao u odnosu na ugovore o vezu u moru. Ova hipoteza u radu će se ispitati i analizirati, i to posebno u kontekstu analize sudske prakse u kojoj se tumači ovo pravno pitanje.

Od gore navedenih ugovora treba razlikovati ugovore kojima se ugovara usluga davanja na uporabu odnosno korištenje zatvorenog spremišta – garaže u krugu marine. Ovaj tip ugovora također će se razmotriti u smislu odgovora na pitanje ima li u ovim slučajevima osnova za primjenu ugovora o uskladištenju, a polazi se od hipoteze da ovakvi ugovori nemaju elemenata ugovora o uskladištenju već ugovora o najmu odnosno zakupu.

Odgovor na pitanje mogu li na ugovor o vezu doći do primjene zakonske odredbe o ugovoru o uskladištenju zahtijeva višeslojnu analizu i argumentaciju,

¹³ Detaljnije o specifičnostima aktualne poslovne prakse hrvatskih marina Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu...*, *op. cit.* str. 317-323.

a da bi se na njega odgovorilo treba poznavati poslovnu praksu marina, njihovo autonomno pravo, modele ugovora koji se u praksi primjenjuju, razumjeti širi koncept ugovora o vezu te ako je riječ o konkretnim slučajevima iz sudske prakse nedvojbeno utvrditi i protumačiti sastojke konkretnog ugovora o vezu i ugovorne odredbe koje govore o obvezama, pravima i odgovornosti ugovornih strana kao i autonomno pravo koje se primjenjuje na taj ugovor.

Zbog toga će se u radu prvo razmotriti opće značajke ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju, njihova *causa*, pravna priroda i bitni sastojci, a provest će se i njihova poredbeno analiza. Nakon toga, u svrhu prihvaćanja ili odbacivanja postavljenih hipoteza analizirat će se tipični modeli ugovora o vezu i drugi karakteristični ugovorni odnosi u poslovnoj praksi. U pogledu pravnog pitanja primjenjuju li se na ugovor o vezu odredbe ugovora o uskladištenju sudska praksa nije jedinstvena, pa je ta činjenica posebno važan motiv za nastanak ovog rada. U zadnjem poglavlju rada prikazat će se i komentirati karakteristični primjeri sudskog tumačenja ovog pitanja.

2. Značajke ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju, pravna priroda, *causa* i bitni sastojci

Začeci nautičkog turizma na našoj obali datiraju iz šezdesetih godina dvadesetog stoljeća,¹⁴ a do intenzivnijeg razvoja nautičkog dolazi osamdesetih godina prošlog stoljeća.¹⁵ Nautički turizam je danas u Hrvatskoj vrlo važna i razvijena grana turizma, a ugovori o vezu su pravni poslovi koji se u praksi frekventno sklapaju. Primjerice, prema podacima za 2018. godinu u Republici Hrvatskoj imamo 142 luke nautičkog turizma, u kojima je tijekom 2018. godine bilo 13 617 plovila na 4 stalnom vezu, dok je plovila u tranzitu u istoj godini bilo 194 164. Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2019. iznosio je 857 milijuna kuna, a u sektoru nautičkog turizma na dan 31. kolovoza 2018. bilo je ukupno zaposleno 1741 osoba, od toga 432 sezonski.¹⁶

¹⁴ Prvi ugovori o vezu na istočnoj obali Jadrana sklopljeni su u listopadu 1965. godine u Marini Punat u Puntu na otoku Krku. Predmet tih ugovora je ustupanje mjesta za vez za tri brodice njemačkih državljana, D. Žic – Dunižarić, *Marina Punat grupa, prvih 50 godina*, Punat, 2014., str. 10 i 11.

¹⁵ Povezan je uz razvoj ACY-ja (Adriatic Club Yugoslavia), osnovanog 1. srpnja 1983. godine, kao kompanije čiji glavni poslovni cilj je sveobuhvatan program razvoja kapaciteta i prateće ponude usluga nautičkog turizma na istočnoj obali Jadrana. Prva faza razvoja ACY-a uključivala je osnivanje 16 novih luka nautičkog turizma koje su sve završene do 1991. godine. 1991. godine ACY je promijenio ime u Adriatic Yacht Club, a 1994. godine tvrtka je registrirana pod nazivom Adriatic Croatia International Club (ACI). Danas ACI upravlja s 22 marine. (stranica posjećena 26.9.2019. <http://www.aci-marinas.com>).

¹⁶ Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2018*, Priopćenje, god. LV., br. 4.3.4., Zagreb 29.03.2019.

U odnosu na ugovor o vezu do nedavno nije bilo doktrinarnog tumačenja koncepcijskih i pravno teorijskih pitanja u domaćoj pravnoj književnosti, a zakonski okvir pokazao se neprimjerenim jer nije bilo specijalnih zakonskih odredbi za ovaj ugovor. Pored toga, autonomno pravo je neuređeno i nedovoljno standardizirano, a sudska praksa je neujednačena.¹⁷ Od 2019. godine ugovor o vezu ulazi u novo razdoblje i dobiva atribute uređenog ugovora. Novelom PZ-a iz 2019. godine ugovor o vezu uređen je specijalnim zakonskim odredbama, a u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR¹⁸ izrađeni su ogledni opći uvjeti ugovora i modeli ugovora o vezu u marinama te ogledne klauzule za osiguranje odgovornosti marina i drugih pružatelja usluge nautičkog veza.¹⁹ Nadalje, znanstveno su obrađena brojna otvorena i dvojbeni pravna pitanja koja se odnose na ugovor o vezu oko čijih tumačenja je dolazilo do sporova i neusklađenih interpretacija.²⁰ Na taj način stvoren je novi pravni okvir za ugovor o vezu. Specijalne zakonske odredbe i cjelovita implementacija spomenutih smjernica za usklađivanje i standardizaciju autonomnog prava trebali bi utjecati i na formiranje stabilne i jedinstvene sudske i poslovne prakse.²¹

Ugovor o uskladištenju kao imenovani ugovor uređuje se u sklopu građanskih odnosno trgovačkih zakona ili kao posebni propis.²² On je prvenstveno ugovor trgovačkog prava jer skladištar u pravnom prometu nastupa u pravilu kao

¹⁷ O širem kontekstu poslovanja hrvatskih marina te obilježjima i trendovima razvoja ugovora o vezu od vremena kada se na našoj obali nautički turizam počeo intenzivnije razvijati pa do danas opširnije u radu Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*, str. 128-130.

¹⁸ Vidjeti bilješku br. 9.

¹⁹ Ugovorne klauzule osmišljene su kao preporuke hrvatskim marinama za standardizaciju općih uvjeta i modela ugovora o vezu s ciljem ujednačavanja relevantnog autonomnog prava i njegova usklađivanja s najnovijim rješenjima PZ-a. Ogledne klauzule za osiguranje odgovornosti marina i drugih pružatelja usluge nautičkog veza osmišljene su kao preporuka hrvatskim osiguravajućim društvima za standardizaciju općih uvjeta osiguranja odgovornosti marina i drugih pružatelja usluga nautičkog veza s ciljem ujednačavanja relevantnog autonomnog prava osiguranja i njegovog usklađivanja s autonomnim pravom marina i najnovijim zakonskim rješenjima sadržanim u noveli PZ-a iz 2019. Vidjeti A. V. Padovan; V. Skorupan Wolff, *Ogledni opći uvjeti i modeli ugovora o vezu u marinama*, J. Barbić *et al.* (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, nakladnički niz *Modernizacija prava*, str. 319-409. i Padovan Adriana Vincenca, *Ogledne klauzule za osiguranje odgovornosti marina i drugih pružatelja usluge nautičkog veza*, J. Barbić *et al.* (ur.), *Novi pravni režim za marine*, knjiga 47, nakladnički niz *Modernizacija prava*, str. 411-424.

²⁰ Popis svih objavljenih radova na projektu DELICROMAR nalazi se na internetskoj stranici www.delicromar.hazu.hr.

²¹ O pravno političkim razlozima za zakonsko normiranje ugovora o vezu vidjeti u radu Skorupan Wolff i Padovan, *Ugovor o vezu de lege ferenda...*, *op. cit.*, a o ciljevima standardizacije autonomnog prava u radu Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*

²² U švicarskom pravu ugovor o uskladištenju regulira se zajedno sa ostavom. Njemačko pravo ugovor o uskladištenju ne regulira kao građanskopravni posao, nego kao tipičan posao trgovačkog prava u Trgovačkom zakoniku. Od naših prijašnjih propisa bivši Hrvatski trgovački zakonik iz 1875. regulirao je i posao javnih skladišta, Gorenc, *et al.* *Obvezno pravo, Posebni dio I, Pojedini ugovori*, *op. cit.*, str. 380.

trgovac.²³ Gospodarsko značenje skladišnog posla na određeni način sugerira i sam zakonodavac jer propisuje da je objekt ugovora o uskladištenju roba.²⁴ Roba je stvar proizvedena za drugoga; stvar namijenjena tržištu koja ima uporabnu vrijednost. Nisu roba stvari kupljene za osobnu uporabu, kao ni stvari koje su predmet ugovora u kojima je pretežit dio obveza isporučitelja te stvari u obavljanju nekog rada ili davanja nekih usluga.²⁵

Pravno politički razlozi za nastanak ugovora o uskladištenju vezuju se uz razvoj trgovine i snažno povećanje obujma pomorskog transporta robe i sirovina koje je uvjetovalo pojavu skladišta. Skladišta su ograđeni otvoreni natkriti ili zatvoreni prostori u kojima se čuva roba za prodaju i kupnju, koje rabi i kojima upravlja tragačko društvo (ili fizička osoba), a objekt poslovanja je uskladištenje robe.²⁶ Skladišta su intenziviranjem trgovine i prometa dobivala važnu gospodarsku ulogu jer omogućuju da se tržište opskrbljuje robom prema potrebi, održava stanje rezervi i omogućuje efikasno i učinkovito funkcioniranje transportne industrije, a vlasnicima robe da njome pravno disponiraju za vrijeme dok je roba smještena u skladištu.²⁷

Iz ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju kao kauzalnih pravnih poslova vidljiva je gospodarska svrha poduzimanja tih poslova, točnije iz prava i obveza koje strane preuzimaju vidljiva je svrha obvezivanja.²⁸

Gospodarski cilj ili *causa* ugovora o uskladištenju je čuvanje robe koja je predmet ugovora i poduzimanje potrebnih ili ugovorenih mjera za njezino očuvanje. Roba ostavljena na čuvanju u skladištu u pravilu je namijenjena daljnjoj prodaji, stoga ostavodavac ima stalan interes da se roba u skladištu čuva u stanju u kojem je predana. Proučavanjem klasifikacija ugovora u starijoj pravnoj literaturi vidljivo je da se u povijesti u skupinu „ugovora o čuvanju stvari,“ a misli se na

²³ Ceronja P., *Ugovor o uskladištenju u hrvatskom i makedonskom pravu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 61, 2011, br. 2, str. 845.

²⁴ Gorenc, *et al. Obvezo pravo, Posebni dio I*, *op. cit.*, str. 380.

²⁵ M. Vidaković Mukić, *Opći pravni rječnik*, Narodne novine d.d., Zagreb, 2006., str. 1025. Primjerice, ako netko proizvede poljoprivredne proizvode koji služe za zadovoljavanje njegovih osobnih potreba, ti proizvodi nisu roba, ali ti proizvodi postaju roba ako ih ta osoba stavlja na tržište radi prodaje – razmjene. Dakle, neka stvar dobiva svojstvo robe tek u kontekstu njenog stavljanja na tržište radi prodaje ili razmjene.

²⁶ Gorenc, *et al. Obvezno pravo, Posebni dio I*, *Pojedini ugovori*, *op. cit.*, str. 380.

²⁷ Nakon dolaska broda u luku teret se iskrcava s broda radi oslobađanja brodskog prostora i omogućavanja njegove daljnje eksploatacije. Od tog trenutka do trenutka transportiranja i plasiranja robe na tržište u pravilu je potrebno neko vrijeme smjestiti (pohraniti) robu te poduzimati potrebne mjere radi njezinog očuvanja, stoga se pojavljuje potreba za uskladištavanjem istovarene robe. Isto tako, pristizanjem robe u luku radi njezinog utovara i prijevoza morem roba se gomila, pa je nužno da se za vrijeme njezinog stacioniranja u luci uskladišti i stručno čuva. Zbog toga su se prvo u pomorskim i riječnim lučkim gradovima, a kasnije razvojem željezničkog i cestovnog prometa i u ostalim trgovačkim gradovima počela razvijati skladišta u kojima se čuva istovrsna roba uz naknadu.

²⁸ *Causa est origo et materia negotii* – *causa* je izvor i sadržaj pravnog posla.

ugovore u kojima je čuvanje tuđe stvari glavna obveza, ubrajalo više ugovora, i to: ugovor o regularnom depozitu, ugovor o upravljanju, ugovor o depozitu količine, ugovor o skupnom depozitu, ugovor o trezornom depozitu, ugovor o sekvestraciji, ugovor o gostinjskom depozitu i ugovor o uskladištenju.²⁹ Neki od tih ugovora bili su imenovani ugovori, primjerice ugovor o ostavnoj pogodbi uređivao je paragraf 957, a ugovor o sekvestraciji paragraf 968 Općeg građanskog zakonika.³⁰ Danas se čuvanje tuđe stvari javlja kao glavna obveza kod ugovora o ostavi i ugovora o uskladištenju, ali postoji i kod drugih ugovora, primjerice, zakupa, najma, posudbe, ugovora o djelu i sl., ali kod njih ono nije glavna svrha zbog koje je ugovor sklopljen, nego odgovornost postoji i za neispunjenje te „sporedne obveze.“³¹ Ugovor o uskladištenju je ugovor o pribavljanju faktičnog rada i/ili njegova rezultata i nema elemenata uporabne pogodbe jer njegov bitan sastojak nije ustupanje mjesta za čuvanje objekta uskladištenja. Ugovorom o uskladištenju ne stvara se (ne nastaje) stvarnopravni odnos u kojem bi skladištar bio obavezan predati posjed određene površine skladišta ostavodavcu, već obveznopravni odnos čuvanja tuđe stvari uz naplatu.³²

Bitni sastojci ugovora o uskladištenju su:

1. Primiti i čuvati određenu robu
2. Poduzimati potrebne ili ugovorene mjere radi njezinog očuvanja
3. Vratiti robu na zahtjev ostavodavca ili druge ovlaštene osobe
4. Naknada za čuvanje.

Bitni sastojci ugovora o vezu su:

1. Mjesto za vez
2. Jahta ili brodica
3. Naknada na vez
4. Nadziranje plovila na vezu - subjektivno bitan sastojak (samo ako ga strane ugovore)
5. Dodatne usluge i radovi - subjektivno bitan sastojak (samo ako ih strane ugovore).

²⁹ Vidjeti Mihajlo Vuković, *Obvezno pravo*, knjiga II, Školska knjiga Zagreb, 1964., str. 119.

³⁰ Vidjeti M. Vuković, uz suradnju M. Vedriš, Đ. Vuković, *Opći građanski zakonik s novelama i ostalim naknadnim propisima*, Školska knjiga, Zagreb, 1955., str. 283-289.

³¹ Na tome tragu je i sudska praksa. VSRH je odlučio da je vlasnik mehaničarske radionice obavezan čuvati automobil koji mu je predan na popravak pa odgovara za štetu koja je zbog njegova propusta u čuvanju prouzročena oduzimanjem vozila (Rev-959/84 od 4.9.1984), citirano prema I. Crnić, *Zakon o obveznim odnosima: napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*, Četvrto, bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Organizator, Zagreb, 2010., str. 908.

³² Gorenc, *et al.*, *Obvezno pravo, Posebni dio I, op. cit.*, str. 383.

Osnovni sadržaj i svrha sklapanja svih modela ugovora o vezu je ustupanje veza u moru ili na kopnu korisniku veza na uporabu za smještaj plovila, pa je po svojoj pravnoj prirodi svaki ugovor o vezu uporabna ili najamna pogodba – *locatio conductio rei*, a ugovor o vezu ubraja se u skupinu ugovora o privremenoj uporabi dobara.³³ Za pružatelja usluge veza svrha sklapanja ugovora je u stjecanju prava zahtijevati plaćanje naknade za vez, a za korisnika veza u stjecanju prava na uporabu veza. Korisnik veza je dužan uporabiti vez prema namjeni i ugovoru, a pružatelj usluge veza predati vez u stanju prikladnom za sigurnu uporabu u nautičkom i tehničkom smislu te održavati vez za vrijeme trajanja ugovora tako da bude ispravan i siguran. Znači, pravni učinak koji se postiže ugovorom o vezu je postanak građanskopravnog ili trgovačkog odnosa najma – ustupanja veza (u moru ili na kopnu) korisniku veza na uporabu radi smještaja određenog plovila.³⁴

Kod ugovora o vezu kao i kod ugovora o najmu predmet najma je objektivno bitan sastojak ugovora. U trenutku kada se strane suglase o obvezi predaje određene stvari na privremenu uporabu drugoj strani i o obvezi plaćanja određene ili odredive svote najamnine, nastao je ugovor o najmu. Tako je i s ugovorom o vezu. Čim se strane suglase o obvezi predaje veza na uporabu, znači, ustupanju određenog dijela akvatorija ili prostora na kopnu i opreme koji služe kao mjesto za vez, naknadi za vez i plovilu koje je predmet ugovora sklopljen je ugovor o vezu.³⁵

Ugovor o uskladištenju je također konsenzualni ugovor i nastaje u trenutku obostranih preuzimanja obveza ugovornih strana. Znači, na temelju sporazuma suugovaratelja nastaje ugovorna obveza ostavodavca predati robu skladištaru,

³³ Privremenost prijenosa veza na uporabu proizlazi iz postojanja obveze korisnika veza kao strane kojoj je dobro (vez) preneseno, da to dobro, vrati pružatelju usluge veza. Istovremeno se svrha prijenosa sastoji u omogućavanju korisniku veza da uživa uporabna svojstva veza kao dobra koje mu je privremeno preneseno. Stvarnopravni učinci ispunjenja obveze sastoje se u stjecanju jedine vlasničke ovlasti, a to je uporaba veza. U skupinu ugovora o privremenoj uporabi dobara spadaju ugovor o najmu i ugovor o zakupu. O razlici uporabe i korištenja opširnije vidjeti u radovima: A. V. Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, op. cit., str. 7. i Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, op. cit., str. 326-330.

³⁴ Ugovor o vezu može biti potrošački i nepotrošački ugovor. Potrošački ugovori su ugovori u kojima je korisnik veza fizička osoba koja ugovor o vezu sklapa izvan svoje trgovačke, obrtničke, poslovne ili profesionalne djelatnosti. Kad 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. Opširnije o pravilima o odgovornosti marine za potrošačke i nepotrošačke ugovore u radu Skorupan Wolff, Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, op.cit. str. 161-168.

³⁵ Podrobnu analizu sastojaka ugovora o vezu vidjeti u radu: V. Skorupan Wolff, A. V. Padovan, *Ugovor o vezu de lege ferenda...*, op.cit.

te obveza skladištara primiti stvar na čuvanje, čuvati je i poduzimati mjere radi njezina očuvanja.³⁶

Znači, u pogledu pravne prirode i *causae* ugovor o vezu i ugovor o uskladištenju nemaju dodirnih točaka. Također, u pogledu objektivno bitnih sastojaka ugovor o vezu i ugovor o uskladištenju nemaju kongruentnosti, jer kod objektivno bitnih sastojaka ugovora o vezu izostaje čuvanje i poduzimanje potrebnih ili ugovorenih mjera radi očuvanja jahte ili brodice, a to je osnovni supstrat ugovora o uskladištenju. Štoviše, kada je riječ o ugovoru o vezu potpuno nedvojbeno su balansirane obveze i uloge ugovornih strana u pogledu jahte ili brodice kao objekta ugovora. Održavanje jahte ili brodice i opreme u cilju njezinog očuvanja je zadaća korisnika veza. Čl. 673.p st. 1. PZ-a propisuje da je korisnik veza dužan održavati jahtu ili brodicu i njezinu opremu u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu sukladno važećim propisima te je dužan opremiti jahtu ili brodicu kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima i održavati ih za sve vrijeme trajanja ugovora o vezu.

Kada je riječ o ugovoru o stalnom vezu, osim ustupanja mjesta za vez, strane najčešće ugovaraju i obvezu marine da nadzire plovilo na vezu. Pored toga, kao što je spomenuto, ugovorne strane nerijetko u okviru ugovora o vezu ugovaraju i dodatne usluge i radove.³⁷ Riječ je o subjektivno bitnim sastojcima ugovora o vezu. PZ govori općenito o „dodatnim uslugama i radovima“ pri tome ne opisuje njihov sadržaj niti ih taksativno navodi jer se ostavlja slobodi ugovaranja i tumačenju prakse koji će to poslovi biti. Osim toga, omogućuje se da se poslovna praksa razvija i po potrebi širi ili suzi spektar usluga koje marine pružaju kao dodatne usluge i radove u okviru ugovora o vezu.³⁸

Na ovom mjestu treba ukazati da upravo kada je riječ o ugovaranju dodatnih usluga i radova kao i spektru usluga koje ulaze u pravni okvir ugovora o vezu uvijek treba imati na umu pravilnu interpretaciju *causae* ugovora o vezu i njegovih objektivno i subjektivno bitnih sastojaka. Sljedeći primjer iz sudske prakse najbolje ilustrira kako pogrešno tumačenje objektivno bitnih sastojaka ugovora o vezu i dodatnih usluga i radova kao subjektivno bitnih sastojaka ugovora o vezu te nerazumijevanje *causae* ugovora o vezu dovodi do pogrešne primjene materijalnog prava.

³⁶ Pored toga nastaju i druge obveze karakteristične za ovaj ugovor kao što je plaćanje naknade, pružanje potrebnih obavijesti o robu, preuzimanje robe, obveza upozoravanja na nedostatke robe za trajanja ugovora, obveza nemiješanja zamjenjivih stvari i sl. Opširnije Gorenc *et al.*, *Obvezno pravo, Posebni dio I, op. cit.*, str. 383-295.

³⁷ O modelima ugovora o vezu vidjeti opširnije *infra* t. 4. Tipični modeli ugovora o vezu u poslovnoj praksi.

³⁸ O tome koje dodatne usluge i radovi se najčešće ugovaraju u okviru ugovora o vezu u aktualnoj poslovnoj praksi te koje se materijalno pravo na njih primjenjuje opširnije *infra* t. 4. Tipični modeli ugovora o vezu u poslovnoj praksi.

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. Zaključio je 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 (marine). Na rješavanje spora sud je primijenio odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi.³⁹

Ispunjavanje usluga i radova koje se u ovom predmetu spominju ne predmnijeva se kao sastojak ugovora o vezu već je nužno da strane izričito ugovore te ugovorne prestacije, a one time postaju subjektivno bitni sastojci određenog ugovora o vezu. O subjektivno bitnim sastojcima ugovora o vezu govori čl. 673.j st. 3. PZ-a. Zakonodavac propisuje da se pružatelj usluge veza može obvezati da nadzire jahtu ili brodicu na vezu, ili da ispunjava i druge dodatne usluge i radove, ako ugovorne strane to izričito ugovore. Za razliku od toga bez ugovaranja ustupanja veza na uporabu korisniku veza ugovor o vezu neće ni nastati jer je to objektivno bitan sastojak ugovora o vezu. Znači, spomenute djelatnosti ne mogu se smatrati osnovnim djelatnostima marine već isključivo dodatnim uslugama uz osnovnu uslugu iznajmljivanja veza i smještaja plovniha objekata. Štoviše, uopće nije nužno da se u marinama pružaju navedene dodatne usluge te općenito usluge održavanja i servisiranja plovniha objekata.⁴⁰ U konkretnom predmetu (ugovoru o vezu), a s obzirom na tuženikove navode u odgovoru na tužbu i tijekom postupka čini se da strane nisu uopće ugovorile – precizirale dodatne usluge i radove u odnosu na plovilo na vezu.

3. Poredbena analiza ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju

Poredbena analiza ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju pokazuje da postoji više činjeničnih i pravnih argumenata u prilog teze da ugovor o vezu nema elementa ugovora o uskladištenju.

Odredbe ugovora o uskladištenju kreirane su za robu kao predmet tog ugovora, a odredbe o ugovoru o vezu za plovilo kao specifičan predmet ugovora o vezu. Plovilo koje je predmet ugovora o vezu nije roba.⁴¹ Hipotetski gledano

³⁹ Odluka Trgovačkog suda u Rijeci, P-2590/1994, od 28. veljače 2007.

⁴⁰ Vidjeti Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine broj 72/2008, u dijelu u kojem se govori o minimalnim uvjetima koje moraju zadovoljavati luke nautičkog turizma.

⁴¹ Za definiciju robe vidjeti tekst uz bilješku 25 i bilješku 25.

plovilo kao pokretna stvar koja je u vlasništvu određene pravne ili fizičke osobe može postati roba tek ako ga ta osoba stavi u pravni promet radi prodaje, a *causa* zbog koje korisnik veza sklapa ugovor o vezu nije stavljanje plovila na prodaju već njegovo korištenje radi sporta i rekreacije ili smještaj plovila na vez radi obavljanja čarter djelatnosti.

Nadalje, marine nemaju atribute skladišta prema općeprihvaćenoj definiciji skladišta⁴² jer nisu ograđeni natkriti ili zatvoreni prostori u kojima se čuva roba za prodaju i kupnju, te njihova poslovna djelatnost nije uskladištenje robe. Marine su na pomorskom dobru, a u svim marinama otvoren je pristup, znači, u marinu slobodno mogu ulaziti zainteresirani posjetitelji, korisnici drugih plovila, korisnici ugostiteljskih i drugih uslužnih djelatnosti marine i sl., a identitet osoba koje ulaze u koncesionirani prostor marine ne provjeravaju. Iako je moguće da se vez nalazi na gatu pod ključem, i u tim okolnostima ostaje prostor za pristup plovilima morskim putem, pa i ta činjenica pokazuje da marine ne mogu imati apsolutnu i isključivu kontrolu nad plovilom na vezu koje je objekt ugovora.⁴³

Jedna od specifičnosti ugovora o vezu jest da se njime ne ugovara predaja plovila u posjed marine, a to vrijedi i kada je ugovorena usluga nadzora plovila. Takva praksa bitno odstupa i različita je od prakse iz ugovora o uskladištenju jer se ne radi o klasičnom deponiranju plovila tako da se ono kao roba kod ugovora o uskladištenju predaje skladištaru i ostavlja na čuvanje te preuzima u ugovoreno vrijeme ili na zahtjev ostavodavca, kojim činom je završila primjena ugovora. Roba je statična i cijelo vrijeme trajanja ugovora o uskladištenju je stacionirana u skladištu, a u njemu se pohranjuje prvenstveno radi njezine daljnje preprodaje ili transporta. Uskladištenje podrazumijeva da je uskladištena stvar pod punom kontrolom skladištara. Ostavodavac ima pravo pristupiti robi i pravo da je pregledava ili uzima njezine uzorke.⁴⁴ Međutim, za vrijeme trajanja ugovora roba ne napušta skladište. Ostavodavac iz ugovora o uskladištenju se za vrijeme trajanja ugovora ne služi robom i ne iskorištava ju, a robu koja je predmet ugovora predaje skladištaru u neposredan posjed.

Jedan od važnih sastojaka ugovora o uskladištenju je vratiti robu na zahtjev ostavodavca ili druge ovlaštene osobe. Obveza vraćanja plovila na zahtjev

⁴² Za definiciju skladišta vidjeti tekst uz bilješku 26.

⁴³ Opširnije o sigurnosnim standardima u marinama J. Pavliček, Razvoj sigurnosnih standarda u marinama, *Novi pravni režim za marine*, nakladnički niz: *Modernizacija prava*, knjiga 47, J. Barbić, A. V. Padovan, V. Skorupan Wolff (ur.), Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, 2019. str. 275-297; J. Pavliček, A. V. Padovan, M. Pijaca, *Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security, Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy Making*, G. Meško, B. Lobnikar, K. Prislan, R. Hacin (ur.), Maribor: University of Maribor Press, 2018. str. 469-484.

⁴⁴ Čl. 749. ZOO-a.

korisnika veza nije obveza primjenjiva na ugovor o vezu jer plovilo nije u posjedu marine, a za vrijeme trajanja ugovora korisnik slobodno dolazi na plovilo, na njemu boravi, a ako se radi o vezu u moru s plovilom slobodno isplovljava i uplovljava u luku (marinu) po vlastitom planu i rasporedu.

Korisnik veza iskorištava plovilo za vrijeme trajanja ugovora o vezu bilo na način da na njemu boravi ili plovi ili plovilo daje u najam (obavlja čarter djelatnost). Osnovna svrha plovila je njegova uporaba za sport i rekreaciju zbog toga plovilo najčešće nije stacionirano na vezu čitavo vrijeme trajanja ugovora o vezu. Za vrijeme korištenja plovila može doći do promjena na plovilu. Naime, uslijed iskorištavanja plovila može doći do kvara na uređajima (električnim, hidrauličkim, mehaničkim i dr.), popuštanja čvrstoće opreme za privez na plovilu, oštećenja plovila, primjerice ogrebotina i sl. Te posebnosti imaju za posljedicu da se ugovorom o vezu ne ugovara čuvanje plovila. U protivnom, prilikom svakog preuzimanja plovila s veza ili vraćanja pod nadzor marine trebalo bi utvrđivati stanje plovila, postojanje mogućih oštećenja nastalih za vrijeme dok je korisnik veza na plovilu boravio, koristio ga, njime plovio i sl. Plovila su u pravilu opremljena skupom i složenom elektronikom i uređajima, pa su za utvrđivanje tih činjenica potrebna posebna specijalistička znanja vještaka odgovarajuće struke.

Zbog prirode plovila kao predmeta ugovora treba uzeti u obzir da marina ne može spriječiti promjene na plovilu koje su posljedica trošenja i habanja, zamora materijala, izloženosti uređaja i opreme (elektronika, mehanika, hidraulika) stalnoj vlazi, soli, koroziji i uvjetima koji vladaju na moru. Primjerice, činjenica da je motor radio nakon završetka nautičke sezone, ne znači da će isti raditi i na početku nove sezone jer su se u međuvremenu mogle dogoditi promjene uslijed vlage, soli, smrzavanja i sl., na koje promjene marina u pravilu ne može utjecati.⁴⁵ To su relevantni činjenični argumenti koji pokazuju da u ugovorima o vezu nisu prisutni čuvanje i poduzimanje mjera za očuvanje plovila u ispravnom stanju u smislu atributa koje te obveze imaju u ugovoru o uskladištenju. Održavanje plovila i njegove opreme u dobrom i ispravnom stanju za vrijeme trajanja ugovora te opremanje kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima za vrijeme trajanja ugovora je kontinuirana obveza korisnika veza (čl. 673.p PZ-a).⁴⁶

⁴⁵ Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, op. cit., str. 342.

⁴⁶ Podrobno o obvezama korisnika veza vidjeti u radu: Skorupan Wolff Vesna, Padovan Adriana Vincenca: *Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina*, Zbornik radova sa 2. Međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava - Suvremeni izazovi pomorske plovidbe – 2nd International Scientific Conference on Maritime Law - Modern Challenges of Marine Navigation, Amižić Jelovčić, P., et al. (ur.), Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 333- 379.

Posebno je važno jasno razlučiti pravnu narav aktivnih radnji koje marina temeljem ugovora o vezu poduzima u odnosu na plovilo na vezu. Primjerice, u kontekstu ugovora o vezu aktivne radnje marine kao što su video nadzor gatova i plovila, redovite ophodnje mornarskog osoblja marine, promatranje i praćenje stanja plovila, vodene linije, stanja priveza s gata i sl. po svom sadržaju predstavljaju nadzor plovila na vezu, a ne njegovo čuvanje. Nadziranje plovila na vezu je najčešća dodatna usluga koja se ugovara kada je riječ o stalnom vezu, a zbog njezine specifičnosti zakonske odredbe o nautičkom vezu posebno uređuju tu obvezu marine.⁴⁷

Nadalje, treba objasniti da tijekom trajanja ugovora o vezu marine neovisno o modelu ugovora o vezu koji se primjenjuje na konkretan ugovorni odnos ponekad poduzimaju i odgovarajuća činjenja usmjerena na održavanje stabilnosti i plovnosti jahte ili brodice na vezu, te različite mjere usmjerene na sprječavanje opasnosti za druge jahte i brodice i sl. Međutim, ovakva činjenja u kontekstu ugovora o vezu nemaju značaj čuvanja plovila i poduzimanja potrebnih mjera radi njegova očuvanja kao što je to karakteristično za ugovor o uskladištenju. U kontekstu ugovora o vezu poduzimanje ovih hitnih nepredviđenih činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu ne predstavlja obvezu marine, već njeno pravo da samostalno i bez posebne suglasnosti korisnika veza poduzima mjere koje je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite plovila od oštećenja ili uništenja, njegove stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druga plovila, opremu i infrastrukturu luke, a ona uključuju i činjenja po naredbi mjerodavnog tijela javne vlasti (primjerice obvezno uklanjanje podrtine plovila).⁴⁸ Pravo marine da poduzima ovakve mjere u odnosu na brodicu ili jahtu na vezu proizlazi iz njenih zakonskih javnih ovlasti da kao tijelo koje upravlja lukom održava red i sigurnost u luci.

Zbog svih opisanih pravnih i činjeničnih argumenata u praksi marine nikad ne preuzimaju generalnu obvezu čuvanja i očuvanja plovila u primjerenom stanju. U nastavku ovog rada analiziraju se tipični modeli ugovora o vezu i drugi ugovorni odnosi koji su karakteristični u praksi marina, suhih marina i odlagališta plovniha objekata radi detaljnije analize poslovne prakse te ostalih činjeničnih i pravnih pitanja koja pokazuju zašto na ugovor o vezu nisu primjenjive odredbe ugovora o uskladištenju.

⁴⁷ Vidjeti čl. 673. n PZ-a; *infra* t. 4. Tipični modeli ugovora o vezu u poslovnoj praksi.

⁴⁸ Vidjeti čl. 673.nj PZ-a koji govori o hitnim nepredviđenim činjenjima koja se odnose na jahtu ili brodicu.

4. Tipični modeli ugovora o vezu u poslovnoj praksi

Danas je poslovna praksa marina po sadržaju i opsegu usluga prilično standardizirana i ujednačena, a to znači da pružatelji usluge veza nude uglavnom slične usluge. Analiza poslovne prakse i autonomnog prava provedena u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR⁴⁹ pokazuje da koncesionari marina u Hrvatskoj u svom poslovanju primjenjuju četiri modela ugovora o vezu:

- model I – najam,
- model II – najam + nadzor,
- model III – najam + nadzor + dodatne usluge i radovi,
- model IV – najam + dodatne usluge i radovi.⁵⁰

Za model I – najam karakteristično je da marina preuzima isključivo ugovornu obvezu ustupanja i održavanja veza u moru ili na kopnu – suhi vez. Kao što je istaknuto, to je ujedno osnovna i najvažnija obveza marine te objektivno bitan sastojak ugovora o vezu prisutan i u svim ostalim modelima ugovora o vezu. Sadržaj ove obveze uključuje: a) ustupiti korisniku veza mjesto za siguran vez, b) održavati vez u sigurnom i ispravnom stanju,⁵¹ c) održavati uredno i u dobrom stanju luku, građevinske objekte u luci te lučku infrastrukturu i opremu i d) održavati sigurnost i red u luci uključujući sigurnosnu zaštitu lučkih objekata, gatova i druge imovine marine.⁵² Korespondirajuća obveza korisnika veza je rabiti vez prema ugovoru i namjeni. Ova obveza predstavlja implementaciju načela *pacta sunt servanda*, koju posebno artikulira i čl. 342. st. 1. ZOO-a. Namjena nautičkog veza je njegova uporaba za smještaj ugovorom određenog plovila, pri tome je korisnik veza obavezan privez plovila izvesti stručno i pravilno. Protivno ugovoru o vezu i namjeni veza smatra se naplatno ili besplatno prepuštanje veza trećoj osobi na uporabu, vršenje preinaka ili dorada na instalacijama i opremi veza, korištenje 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 o poslovnoj suradnji između marine i korisnika veza.

⁴⁹ Vidi bilješku broj 9.

⁵⁰ Za potrebe ove teme prikazujemo u najkraćim crtama modele ugovora koji su se formirali u poslovnoj praksi hrvatskih marina. Dublja analiza i rasprava o sadržaju ugovora o vezu te detaljnija obrada obveza strana prema pojedinom modelu ugovora o vezu, ugovorne odgovornosti i ostala pravna pitanja obrađena su u znanstvenim radovima nastalim na projektu DELICORMAR, popis radova dostupan na stranici www.delicormar.hazu.hr, vidjeti osobito rad Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*

⁵¹ Riječ je o sidrenim sustavima izgrađenim i opremljenim sukladno pravilima struke i važećim propisima.

⁵² Opširnije vidjeti Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*, str. 143.

Ovaj model najčešće se primjenjuje kod tranzitnog veza,⁵³ ali postoji manji broj marina u Hrvatskoj koje ovakav model primjenjuju i kod stalnog veza.⁵⁴

Model II osim najma mjesta za vez konzumira i nadziranje plovila na vezu. Kao što je objašnjeno, nadzor plovila na vezu je sastojak ugovora o vezu samo ako strane izričito ugovore taj subjektivno bitan sastojak. Sadržaj ove obveze uključuje: provjeru tzv. nautičke sigurnosti plovila na vezu i sigurnosni nadzor nad ploviom radi prevencije kaznenih djela i prekršaja.⁵⁵ Važno je istaknuti da način nadziranja i dinamiku nadziranja određuju pravila struke i interni protokoli marne, a od marina se očekuje poduzimanje uobičajenih i razumnih mjera.⁵⁶

Ovaj model ugovora najčešći je u praksi ugovaranja stalnog veza u hrvatskim marinama.⁵⁷ Na ovom mjestu, treba spomenuti da kod oba opisana modela marina ne preuzima odgovornost za ispravnost plovila na vezu i njegove opreme. Obveza je vlasnika plovila, odnosno korisnika veza da plovilo primjereno opremi konopima, bokobranima i primjerenom opremom za vezivanje, da ga pripremi za zimovanje (konzerviranje motora, prekrivanje ceradom, i sl.) te da kontinuirano brine o tehničkoj ispravnosti plovila.⁵⁸ Također, treba posebno naglasiti da u poslovnoj praksi usluga nadzora plovila na vezu nema narav ostave plovila i ne podrazumijeva predaju plovila u posjed marine.

Model III uključuje najširi opseg usluga marine, i pored ustupanja mjesta za vez i nadziranje plovila sastojak ovog modela su i dodatne usluge i radovi. Za model IV karakteristično je da strane ugovaraju kombinaciju usluga najam veza + dodatne usluge i radove. Ovaj model ne sadrži uslugu nadzora plovila na vezu, ali uključuje neke dodatne usluge ili radove iz djelokruga marine.

Marina određuje ponudeni set mogućih dodatnih usluga i radova prilagođen svojoj tržišnoj ponudi. Najčešće dodatne usluge i radovi koje se ugovaraju

⁵³ Tranzitni vez je po prirodi privremen, koristi se tijekom plovidbe, radi kraćeg boravka u marini za potrebe opskrbe, noćenja, smjene gostiju na plovilu u čarteru, zaklona od loših vremenskih prilika i sl.

⁵⁴ Vidjeti rad Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.*

⁵⁵ Provjera nautičke sigurnosti plovila na vezu podrazumijeva vanjski pregled i provjeravanje stanja plovila i njegove opreme koji uključuje kontrolu vodene linije, priveza, bokobrana i sl. Sigurnosni nadzor radi prevencije kaznenih djela i prekršaja usmjeren je na prevenciju i ranu reakciju na kaznena i prekršajna djela protiv imovine i osoba u marini. Vidjeti Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*, str. 144-145.

⁵⁶ Nadzor plovila na vezu se najčešće ispunjava na način da djelatnici marine, tj. njezin kapetan i mornari, prate stanje plovila redovitim obilascima i pregledom s gata, u pravilu bez ulaženja u plovilo, a usluga nadzora obično uključuje i video-nadzor gatova.

⁵⁷ Stalni vez, u praksi se još naziva i godišnji ili zimski vez je trajnije prirode, a svrha mu je smještaj plovila na dulje vrijeme, osobito kada plovila nisu u plovidbi u razdoblju dok ne traje nautička sezona.

⁵⁸ Vidjeti čl. 673.p PZ-a i A. V. Padovan, V. Skorupan Wolff, Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative maritime law*, vol. 57 (2018), br. 172. str. 149-175.

u aktualnoj poslovnoj praksi su: izbacivanje oborinskih voda iz plovila, provjetravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje plovila ceradom (vlasništvo korisnika veza), punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti plovila, pranje trupa, pranje podvodnog dijela trupa plovila visokotlačnom pumpom, uporaba dizalice/travel lifta (kojom upravlja marina kao pružatelj usluge) i sl. Obveze i odgovornost marine koje proizlaze iz pojedine dodatne usluge ili radova trebaju se cijeliti prema pravnoj prirodi i sadržaju toga posla, pa se sukladno tome na pravni odnos strana supsidijarno primjenjuju odgovarajuće zakonske odredbe za pojedine vrste ugovora. Na sve prethodno nabrojane usluge treba primijeniti odredbe u ugovoru o djelu.

Treba napomenuti da dodatne usluge i radove koji se ugovaraju u okviru ugovora o vezu ne bi trebalo miješati s eventualnim serviserskim i brodopopravljačkim radovima koje pojedine marine imaju u ponudi. U poslovnoj praksi serviserski i brodopopravljački radovi se uvijek ugovaraju na temelju posebnog ugovora, a na takav ugovor se supsidijarno primjenjuju odredbe PZ-a o ugovoru o gradnji, popravku i preinaci broda.⁵⁹

Isto tako, dodatne usluge i radove ne bi trebalo miješati sa sastojcima ugovora o uskladištenju i stavljati u kontekst tog ugovora. U odnosu na subjektivno bitne sastojke ugovora o vezu, tj. na ugovaranje tzv. dodatnih usluga i radova, posebno treba naglasiti da u poslovnoj praksi hrvatskih marina nema primjera ugovora koji konzumiraju ugovorne kondicije karakteristične za ugovor o uskladištenju. Dakle, u poslovnoj praksi hrvatskih marina nema primjera ugovora kojim se preuzima puna odgovornost za plovilo u smislu obveze njegova čuvanja i poduzimanja mjera radi njegova očuvanja u primjerenom stanju, a marine nemaju ulogu skladišta.

Ako korisnik veza u okviru dodatnih usluga i radova marini povjeri obavljanje određenih poslova koji su faktično u funkciji očuvanja plovila. Primjerice, ako se kao subjektivno bitni sastojci ugovora u okviru dodatnih usluga i radova ugovore konzervacija motora, čišćenje plovila, pražnjenje oborinskih voda, punjenje baterija i slične usluge onda je vjerojatno kao posebna svrha ugovora određeno da motor i plovilo ostanu u ispravnom stanju, tj. očuvani i zaštićeni. Međutim, pravno gledajući u kontekstu odabira mjerodavnog prava to su sastojci ugovora o vezu koji konceptijski i suštinski ne odgovaraju sastojcima i *svrsi* ugovora o uskladištenju. Zbog toga se sa sigurnošću može zaključiti da nema prostora za supsidijarnu primjenu ugovora o uskladištenju na opisane tipične modele ugovora o vezu. Pojedine spomenute usluge imaju elemente ugovora o djelu, pa na njih treba supsidijarno primijeniti odredbe tog ugovora. *Causa* ugovora o

⁵⁹ Vidjeti opširnije *infra* t. 6 Ugovori paritetni i paralelni s ugovorom o vezu te Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora ...*, *op. cit.*, str. 186.

vezu nije uskladištenje plovila na vezu već njegov smještaj na vez uz eventualno obavljanje određenih spomenutih dodatnih usluga i radova koji imaju elemente ugovora o djelu. Sve istaknute karakteristike ugovora o vezu jasno pokazuju da se ugovor o vezu bitno razlikuje od ugovora o uskladištenju i to ne samo na razini pojedinačnih rješenja već i u koncepciji na kojoj njihovo ugovorno i zakonsko uređenje počiva. Prethodno su opisani pravni i činjenični argumenti koji pokazuju iz kojih razloga odredbe ugovora o uskladištenju nisu primjenjive na ugovor o vezu.⁶⁰

Iste premise i zaključci vrijede i za poslovnu praksu suhih marina jer se na ugovor o suhom vezu primjenjuju zakonske odredbe o ugovoru o vezu.⁶¹ Na suhom vezu su plovila smještena na ležaljka pružatelja usluge veza, a suha marina je dužna korisniku veza ustupiti mjesto i opremu za siguran vez na kopnu te pažnjom dobrog stručnjaka održavati vez tako da bude ispravan i siguran. Specifičnost suhog veza je da u odnosu na njega izostaju maritimni rizici karakteristični za boravak plovila na vezu u moru, primjerice opasnost da se plovilo puni morem i potone, opasnost sudara, udara, pucanja ili oštećenja *mooringa*, sidrenog bloka, lanca i sl. Plovilo se u suhoj marini može nalaziti u raspredi, pa nije nužno da bude opremljeno odgovarajućim konopima za privez i bokobranima, međutim, kao što je istaknuto, primjenjuju se zakonske odredbe o ugovoru o vezu, pa ako korisnik veza zanemaruje održavanje jahte ili brodice odgovara za štetu. Usluga koju u praksi nude suhe marine nije usporediva s uslugom koju nude skladištari te obvezama skladištara prema ZOO-u.⁶² Najvažnija razlika između poimanja uskladištenja prema ZOO-u i stvarne prakse suhih marina jest ta što kod skladištenja skladištar ima neposredan posjed stvari predane u skladište, a predanu stvar čuva u uvjetima koje samostalno kontrolira. S druge strane, korisnici/vlasnici plovila imaju pristup plovilu koje se nalazi u suhoj marini, mogu na njemu boraviti, vršiti radove, uključivati ga u struju, vodu, itd. te zadržavaju neposredan posjed stvari. Nadalje, plovilo se nalazi u suhoj marini radi smještaj izvan sezone nautičke plovidbe, ali u svrhu njegova održavanja u plovidbenom stanju i ponovnog povratka u plovidbu u novoj plovidbenoj sezoni, sve u svrhu redovne uporabe plovila od strane njena vlasnika odnosno korisnika. S druge strane, skladišta prije svega služe u procesu stavljanja stvari (robe) na tržište radi prodaje ili razmjene. To nužno zahtijeva

⁶⁰ Vidjeti opširnije *supra* t. 2 i 3.

⁶¹ 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 o vezu može kao ugovorena usluga predvidjeti 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. Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora ...*, *op. cit.*, str. 184.

⁶² Vidjeti *supra* t. 3. Poredbena analiza ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju.

i sasvim drugačiji sistem odgovornosti suhe marine od režima odgovornosti skladištara po ZOO-u. Stoga smatramo da se na ugovor o suhom vezu također, ne primjenjuju supsidijarno odredbe o ugovoru o uskladištenju.

Na ovom mjestu treba ukazati na definiciju suhe marine iz Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma iz 2008. godine.⁶³ U Pravilniku se navodi da se, među ostalim, u suhim marinama vrši skladištenje plovila, a takva stilizacija ovog podzakonskog propisa je krajnje diskutabilna, prvenstveno zato što nije usklađena s faktičnim stanjem u poslovnoj praksi. Analiza poslovne prakse pokazuje da skladištenje plovila nije atribut koji se vezuje uz poslovanje suhih marina, jer u praksi ni jedna marina, pa tako ni suha marina ne vrši skladištenje, niti se ono kao usluga opisuje u općim uvjetima poslovanja i njihovim cjenicima. Marine nisu skladištari koji imaju u posjedu plovila i čuvaju ih, te nisu ni registrirani za obavljanje usluge skladištenja. Skladišni posao uobičajeno je poslovna cjelina s pravnim poslovima prijevoza, špedicije i prodaje robe, pa je u tom kontekstu sklapanje ugovora o uskladištenju dio u lancu transakcija robnog prometa. Plovila koja su objekt ugovora o vezu i smještena su na vezu u marini (u moru ili na suhom) nemaju attribute robe u tom značenju.

Spomenuta stilizacija Pravilnika iz 2008. godine u sudskoj praksi je već prouzročila neželjene posljedice i dovela u sumnju inače dokazanu tezu da se marine ne bave uskladištenjem plovila te da to nije njihova djelatnost.⁶⁴ Stoga, pozdravljamo izmjene usvojene novim Pravilnikom o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata iz 2019. godine.⁶⁵ Definicija suhe marine izmijenjena je novim Pravilnikom iz 2019. tako da ona govori o usluzi smještaja plovnih objekata na suhi vez, a ne njihovom skladištenju. Takva je definicija u skladu i s poimanjem ugovora o nautičkom vezu po novim odredbama PZ-a. Izbjegnuto je pojam skladištenja iz definicije suhe marine s obzirom na nepoželjnost povezivanja toga pojma i definicije suhe marine s odredbama ZOO-a o ugovoru o uskladištenju. Kao što je prethodno objašnjeno, usluga koju u praksi nude suhe marine nije podudarna usluzi skladištenja i obvezama skladištara prema ZOO-u.⁶⁶

U sudskoj praksi, nažalost, nailazimo na pogrešnu interpretaciju ugovora o smještaju plovila na suhom vezu i izjednačavanje toga ugovora s ugovorima o

⁶³ Narodne novine br. 72/2008, (u nastavku Pravilnik).

⁶⁴ Vidjeti *infra* t. 9. Primjer iz sudske prakse - presuda Trgovačkog suda u Rijeci, P-2590/14 od 19. 4. 2019. i Presuda Trgovačkog suda u Rijeci P-2575/14 od 7.12.2018.

⁶⁵ Narodne novine, broj 120/19.

⁶⁶ Vidjeti *supra* t. 3. Poredbena analiza ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju.

usklađivanju upravo pozivanjem na spornu definiciju suhe marine iz Pravilnika iz 2008.⁶⁷ Novim normativnim rješenjem Pravilnika iz 2019. otklonjena je neusklađenost s faktičnom poslovnom praksom i izbjegnuta nepoželjna konotacija na ugovor o usklađivanju čime se postiže veća pravna sigurnost.

5. Ugovori o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata

U okviru projekta DELICROMAR⁶⁸ provedeno je istraživanje poslovne prakse koje je između ostalog uključivalo i analizu općih uvjeta ugovora i ugovora koji se primjenjuju u odlagalištima plovnih objekata, te marinama i suhim marinama u Hrvatskoj.⁶⁹

Odlagališta plovnih objekata su najmanje kompleksni oblici objekata za pružanje usluge smještaja plovila. Prema aktualnom Pravilniku iz 2019. odlagalište plovnih objekata je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom. Faktično to mogu biti: zatvoreni prostori različite vrste, primjerice hangari, hale, višenamjenski poslovni objekti, natkriveni ograđeni prostori ili otvoreni ograđeni prostori.

Odlagališta su pod isključivom kontrolom pružatelja usluge smještaja plovila u odlagalištu, a vlasnici plovila i treće osobe ne mogu samostalno ulaziti u prostor i boraviti na plovilima. Prema Pravilniku u odlagalištima plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekata za plovidbu (čl. 10. st. 2. Pravilnika iz 2019.).

Lokacija odlagališta plovnih objekata u pravilu nije na pomorskom dobru, ona su nerijetko prostorno udaljena od mora, primjerice nalaze se u unutrašnjosti otoka ili zaleđu morske obale. Neki od pružatelja usluga smještaja plovila na suhome čije ugovore smo analizirali u ugovorima navode da nude uslugu zimovanja za brodice i jahte. Zimovnik je smješten u industrijskoj zoni udaljenoj nekoliko kilometara od luke, na raspolaganju je otvoreni asfaltirani prostor te prostor u halama. Prostor je ograđen i pod video nadzorom, a cijela industrijska

⁶⁷ Vidjeti *infra* t. 9. Primjer iz sudske prakse - presuda Trgovačkog suda u Rijeci, P-2590/14 od 19. 4. 2019. i Presuda Trgovačkog suda u Rijeci P-2575/14 od 7.12.2018.

⁶⁸ Vidjeti bilješku 9.

⁶⁹ Analizirani su: Opći uvjeti poslovanja marine Punat; Opći uvjeti poslovanja marine Servisni centar Trogir; Opći uvjeti poslovanja marine Kaštela; Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u luci nautičkog turizma Lav; Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u marini Zadar Color; Opći uvjeti poslovanja marine Baotić (Nautički centar Trogir); Opći uvjeti za korištenje veza u Adriatic Croatia International Clubu d.d.; Ugovor o korištenju veza marine Dalmacija; Ugovor o korištenju veza marine Borik; Ugovor o korištenju veza marine Mandalina; Opći uvjeti korištenja veza za smještaj plovila u marini Agana; Ugovor o korištenju veza u Laguni Poreč; Ugovor o korištenju veza u marini Solaris; Ugovor o vezu sa Tehnomontom d.d.; Ugovor o korištenju suhog veza s Nauta Lamjanom; Ugovor o korištenju veza na suhom sa Marservisom; Ugovor o korištenju suhog veza s Nautičkim centrom Liburnija; Ugovor o čuvanju i održavanju plovila Navitech yacht service.

zona u okviru koje se obavlja djelatnost smještaja plovila ima vlastitu čuvarsku službu.

Važno je istaknuti da se u poslovnoj praksi usluga smještaja plovila u odlagalištima plovinih objekata za vrijeme dok ne traje nautička sezona ne ugovara u okviru ugovora o vezu, znači, kao sastojak ugovora o vezu u smislu dodatne usluge, niti takvu uslugu u svojoj ponudi imaju marine.⁷⁰ Uslugu smještaja plovila u odlagalištima plovinih objekata najčešće vrše pravne ili fizičke osobe koje nisu koncesionari luke, već djelatnost obavljaju na zemljištu koje imaju u vlasništvu ili zakupljenom zemljištu na kojem je poslovni prostor ili se u naravi radi samo o ograđenom prostoru za smještaj plovila na otvorenom.

Causa ovog ugovora je smjestiti plovilo na sigurno i zaštićeno mjesto za vrijeme dok ne traje nautička sezona. Pružatelji usluga smještaja plovila u odlagalištima nude smještaj plovila na unificiranim ležaljicama ili na prikolici vlasnika. Pored usluge smještaja plovila u ponudi postoje i sljedeće usluge: konzervacija plovila i motora, čišćenje i pranje, punjenje baterija te transfer iz luke u zimovnik i obrnuto. Riječ je o zasebnim uslugama koje se ugovaraju kao dodatne usluge uz osnovnu uslugu smještaja plovila u odlagalištu. Važno je spomenuti da se u poslovnoj praksi odlagališta ne ugovara generalna ili općenita obveza očuvanja plovila već isključivo pojedine usluge koje imaju narav ugovora o djelu.

Prema Pravilniku iz 2019. kao usluga koja se pruža u odlagalištima spominje se i usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. Smatramo da ovakvo normativno rješenje nije primjereno jer ne odgovara stvarnoj poslovnoj praksi i zahtjevima ovog specifičnog tržišta. Zalažemo se za to da se *de lege ferenda* usvoji stilizacija iz koje jasno proizlazi da za odlagališta plovinih objekata nije obvezno pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. Ove bi usluge trebale biti predviđene Pravilnikom kao moguće dodatne usluge uz osnovnu uslugu smještaja plovinih objekata na suhom. U praksi često korisnici/vlasnici plovila sami organiziraju transport i podizanje/spuštanje plovila te od ovakvih objekata očekuju samo smještaj plovila na suhom ograđenom i uređenom prostoru. Stoga bi trebalo prepustiti gospodarskim subjektima koji upravljaju ovim najjednostavnijim oblikom objekta za smještaj plovila slobodan izbor hoće li nuditi i uslugu transporta, spuštanja i podizanja plovila ili samo uslugu smještaja. Taj je izbor pitanje njihova poslovnog modela i općenito konkurentnosti na tržištu usluga, što ne bi trebalo ograničavati propisom. Nadalje, umjesto pojma odlaganje bilo bi bolje koristiti pojam smještaj, jer se odlaganje češće koristi u kontekstu

⁷⁰ Vidjeti prethodno opisane tipične modele ugovora o vezu, *supra* t. 4.

odlaganja otpada ili odlaganja stvari koje više nisu u uporabi. Korištenje pojma smještaj dosljedno je i samom naslovu novog Pravilnika iz 2019..⁷¹

Ako se uspoređi djelatnost marina i odlagališta plovnih objekata, njihove uobičajene obveze, praktične mjere koje poduzimaju u odnosu na plovilo koje je predmet ugovora vidljivo je da u njihovoj poslovnoj praksi postoje značajne razlike. One su pravne i praktične prirode. Razlikuje se tehnologija i proces postupanja s plovilom kao objektom ugovora. Za vrijeme dok je plovilo smješteno u odlagalištu plovnih objekata izostaju pomorski rizici specifični za vez u moru. Plovilo koje je smješteno na suhom u odlagalištu plovnih objekata je statičan objekt, a uvjeti u kojima boravi su po prirodi stvari bitno drugačiji nego za plovila na vezu u moru. Radi se o prostoru koji je ograđen i pod video nadzorom, nema pristupa trećim osobama. Nužni atributi nautičkog veza, točnije objektivno bitni sastojci ugovora o vezu i osnovna *causa* nautičkog veza i nautičkog turizma su, osim smještaja plovila, i smještaj turista nautičara koji borave na plovilima. Pored toga, u marinama i suhim marinama vrši se pripremanje plovila za nautičku sezonu. Sve to uvjetuje različitu raspodjelu rizika i odgovornosti te obim poslova koje pružatelj usluge smještaja plovila u odlagalištima treba poduzimati u odnosu na pružatelja usluge veza u marini.⁷²

Zbog toga se može zaključiti da ugovori o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata nemaju elemente ugovora o vezu, drugim riječima ugovori o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata nisu model ugovora o vezu, niti je riječ o dodatnoj usluzi koja se pruža u okviru ugovora o vezu.

Nadalje, s obzirom na sve izložene karakteristike ugovora o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata i njihove usporedbe s prethodno iznesenim karakteristikama ugovora o uskladištenju⁷³ može se zaključiti da sastojci ugovora o smještaju plovila u odlagalištima plovnih objekata ili halama, drugim zatvorenim ili otvorenim ili natkrivenim prostorima nisu kongruentni sastojcima ugovora o uskladištenju. Stoga se ne radi o istim pravnim poslovima, točnije tipovima ugovora. Treba naglasiti da ugovaranje pojedinih tzv. dodatnih

⁷¹ Naslov je Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata. Njime se uvodi nova, znatno poboljšana nomenklatura luka nautičkog turizma, a koja je usklađena najnovijim izmjenama i dopunama Zakona o pružanju usluga u turizmu (Narodne novine br. 130/17, 25/19, 98/19). Naime, Pravilnikom iz 2008. godine odlagališta plovnih objekata bila su razvrstana pod vrstama luke nautičkog turizma. Odlagališta plovnih objekata nisu luke nautičkog turizma jer se luke sastoje od morskog i kopnenog dijela, a odlagalište samo od kopnenog dijela. Stoviše, odlagališta obično nisu na pomorskom dobru i prostorno su udaljena od morske obale. Prema novom Pravilniku iz 2019. luka nautičkog turizma razvrstana je u vrstu marina, a drugi objekti za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata razvrstavaju se u vrste ovisno u uslugama koje pružaju, a to su: nautičko sidrište, nautičko privezište, odlagalište plovnih objekata i suha marina.

⁷² Obilježja ugovora o vezu vidjeti *supra* t. 2.

⁷³ Vidjeti *supra* t. 2.

usluga uz uslugu smještaja plovila, primjerice čišćenje plovila, punjenje baterija, konzervacija plovila i sl. faktično imaju za cilj da se plovilo očuva u odgovarajućem funkcionalnom stanju. Međutim, pravno gledano, sve te dodatne usluge koje se ugovaraju uz osnovnu uslugu smještaja plovila u odlagalištu nisu sastavnice jedinstvene usluge očuvanja plovila u ispravnom stanju. Znači, oni nisu elementi ugovora o uskladištenju, niti je plovilo u odlagalištima plovni objekata roba, koja se čuva za prodaju ili kupnju.

Budući da je ugovor o smještaju plovila u odlagalištima plovni objekata poseban neimenovani ugovor tzv. *sui generis* ugovor, otvara se pitanje koje materijalno pravo na njega primijeniti. Smatramo da nema prostora za primjenu odredbi o ugovoru o uskladištenju, ali se može govoriti o supsidijarnoj primjeni zakonskih odredbi o ugovoru o ostavi i ugovoru o djelu koji su mu u pojedinim elementima najbližiji imenovani ugovori.

Naime, kada je riječ o osnovnoj usluzi odlagališta plovni objekata, a to je usluga smještaja plovila na suhom i zaštićenom prostoru, može se govoriti o elementima ostave, točnije čuvanja plovila u odlagalištima plovni objekata. U prilog takvog zaključka govori i gramatičko tumačenje ugovora koji se primjenjuju u odlagalištima plovni objekata u kojima se nerijetko navodi da se u zimovnicima čuvaju plovila, te činjenica da su plovila smještena u ograđenim otvorenim ili natkrivenim prostorima koji su pod isključivim nadzorom pružatelja usluge smještaja plovila. Međutim, čuvanje plovila u odlagalištima plovni objekata nikako se ne može presumirati kao sadržaj svakog ugovora o smještaju plovila u odlagalištima. Odluka o primjeni ugovora o ostavi na ugovor o smještaju plovila u odlagalištima plovni objekata zadire prvenstveno u sadržaj svakog konkretnog ugovora te analizu autonomnih izvora prava koji se primjenjuju na taj ugovor. Ako na ugovor o smještaju plovila u odlagalištima plovni objekata dođu do primjene odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi, njihovo tumačenje i primjenu treba prilagoditi svrsi, cilju i posebnostima ugovora o smještaju plovila u odlagalištima plovni objekata. Kada je riječ o ugovaranju dodatnih usluga i radova, primjerice konzervacija plovila i/ili motora, čišćenje plovila, prekrivanje ceradom, punjenje baterija i sl. radi se o elementima ugovora o djelu, pa na te posebne usluge, koje se ugovaraju pored usluge smještaja plovila u odlagalištu plovni objekata, treba primijeniti odredbe ugovora o djelu. U svakom slučaju budući da se radi o atipičnom inominatnom ugovoru od posebnog je značaja da pružatelji ovih usluga uredi svoje opće uvjete i obrasce ugovora tako da oni budu precizni, jasni i dobro artikulirani u pogledu obveza strana i njihove ugovorne odgovornosti. To će olakšati pravilan odabir materijalnog prava na ove tipove ugovora.

6. Ugovori paritetni i paralelni s ugovorom o vezu

U poslovnoj praksi postoje ugovori koji su paralelni i paritetni s ugovorom o vezu, a odnose se na plovilo na vezu u marini. Riječ je o slučaju sklapanja jednog od četiri opisana modela ugovora o vezu s marinom, u kombinaciji s drugim posebnim ugovorom:

- a) s marinom ili pravnom osobom povezanom s marinom kao trgovačkim društvom ili
- b) s pravnom osobom ili fizičkom osobom koja nije povezana s marinom kao trgovačkim društvom.

Sadržaj i opseg poslova, tj. radova i usluga u odnosu na plovilo koje na temelju posebnog ugovora korisnik veza ugovara s marinom ili posebnom pravnom ili fizičkom osobom može biti raznolik. U poslovnoj praksi u pravilu se radi o radovima usmjerenima na održavanje plovila u ispravnom stanju, o pranju, čišćenju, servisiranju, popravku, pokretanju i ispitivanju ispravnosti motora, ispitivanju akumulatora, poduzimanju mjera za sprječavanje smrzavanja, opremanju, opskrbi, popravljanju plovila, njegovom pripremanju za plovidbu ili zimovanje i sl.⁷⁴

U ovom kontekstu važno je istaknuti da gotovo sve hrvatske marine posebno uređuju pitanje odnosa sa serviserima, brodograđevnicima i pružateljima sličnih usluga u krugu marine, točnije, pitanje obavljanja radova i pružanja dodatnih usluga od strane trećih osoba u marini, i to na dva načina. Radove mogu obavljati serviseri, brodograđevnici i 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.⁷⁵

U poslovnoj praksi jednog koncesionara koji posluje u tri hrvatske marine postoje primjeri dvaju paritetnih i paralelnih ugovora u odnosu na plovilo na vezu u marini i to ugovora o vezu i tzv. ugovora *boat care*. Karakteristično je za poslovnu praksu tog koncesionara da marina s korisnikom veza sklapa model ugovora o vezu prema kojem nudi isključivo uslugu ustupanja mjesta za vez ili sklapa model ugovora koji uključuje najam, a korisnik veza s posebnom pravnom osobom koja nije povezana s marinom kao trgovačkim društvom, a koja posluje u marini kojom upravlja taj koncesionar sklapa poseban paralelan ugovor o nadziranju plovila na vezu tzv. *boat care* ugovor. Paket usluga *boat care* može

⁷⁴ Vidjeti opširnije Skorupan Wolff i Padovan, Standardizirani modeli ugovora o vezu..., *op. cit.*, str. 155.

⁷⁵ Korisno je da marine precizno urede pitanje obavljanja radova u marini prvenstveno iz sigurnosnih razloga te iz komercijalnih, 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. Opširnije Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora...* str. 155.

osim nadzora plovila na vezu uključivati čuvanje i održavanje plovila.⁷⁶ Važno je da se u slučaju neurednog ispunjenja posebne paket usluge *boat care* marini ne mogu suprotstaviti prigovori iz tog ugovora koji je korisnik veza sklopio s trećom osobom. Isto vrijedi i u odnosu na neuredno ispunjenje ugovora o vezu plovila kojom prilikom korisnik veza ne može suprotstaviti prigovore iz tog ugovora o vezu pružatelju usluge *boat care*.⁷⁷

Kada je riječ o ugovoru o popravku ili servisiranju plovila koje je smješteno u marini treba napomenuti da ti poslovi u poslovnoj praksi hrvatskih marina nikada nisu obuhvaćeni dodatnim uslugama i radovima kao sastojcima ugovora o vezu već se uvijek ugovaraju po posebnom radnom nalogu, tj. posebnim ugovorom na koji se supsidijarno primjenjuju odredbe PZ-a o ugovoru o gradnji, popravku i preinaci broda. Serviserski i brodopopravljački radovi 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 brodopopravljačkih radova i usluga dolazi do predaje plovila u posjed izvođaču radova, a marina se u tom slučaju nalazi u pravnom položaju brodopopravljača iz čl. 430. st. 2 PZ-a. Važno je naglasiti da je novelom PZ-a iz 2019. proširena 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 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 odredbe PZ-a o ugovoru o vezu.⁷⁸

U fokusu ovog rada je odgovor na pitanje pružaju li se u marinama usluge uskladištenja plovila, pa treba reći da niti ugovori koju su paritetni i paralelni ugovorima o vezu, a pružaju ih posebne pravne ili fizičke osobe koje posluju u marini ili osobe koje nemaju ugovor o poslovnoj suradnji s marinom, a angažira ih korisnik veza po svom izboru uz suglasnost marine, nemaju obilježja (bitne sastojke) ugovora o uskladištenju.⁷⁹ U kontekstu poslovne prakse, specifičnosti plovila i njegova boravka u marini na ugovore koji sadrže elemente mjera za očuvanje plovila, primjerice poduzimanje aktivnih radnji usmjerenih na održavanje plovila, punjenje baterija, konzervaciju motora, sprječavanje smrzavanja, održavanje akumulatora i sl. treba primijeniti odredbe ugovora o

⁷⁶ Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.*, str. 319 i 329.

⁷⁷ *Ibid.*, str. 329.

⁷⁸ Skorupan Wolff i Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu...*, *op. cit.*, str. 149.

⁷⁹ Sastojke i obilježja ugovora o uskladištenju vidjeti *supra*. t. 2.

djelu ili, ako je riječ o brodopopravljačkim ili serviserskim poslovima, ugovora o gradnji, popravku i preinaci broda.⁸⁰

7. Ugovori o najmu ili zakupu skladišnog prostora u marini

Od gore navedenih ugovora treba razlikovati ugovore kojima se ugovara usluga davanja na uporabu ili korištenje zatvorenog spremišta – garaže u krugu marine. Zatvorena spremišta namijenjena su za smještaj opreme, pripadaka plovila, osobnih stvari, a u vrijeme dok ne traje nautička sezona u njih je moguće smjestiti i plovila koja tamo leže u pravilu na prikolici vlasnika ili korisnika plovila. Ponajprije treba znati da se ova vrsta usluge, točnije tip ugovora, po svojoj pravnoj prirodi te sastojcima i obvezama strana ne može smatrati ugovorom o vezu, ni ugovorom o uskladištenju, već najmom ili zakupom nekretnine – prostora za smještaj plovila. Znači, u ovim slučajevima u poslovnoj praksi nije riječ o ugovaranju dodatnih usluga u okviru ugovora o vezu, već samostalnom ugovoru u odnosu na ugovor o vezu, a ovakvu uslugu pruža samo nekoliko hrvatskih marina. Kada je riječ o ovom tipu ugovora nema osnova za primjenu ugovora o uskladištenju već ugovora o najmu odnosno zakupu. Isti slučaj je i s ugovorom o zakupu skladišnog prostora jer njegov zakupodavatelj nije skladištar i ne preuzima odgovornost za čuvanje i održavanje robe, nego daje skladišni prostor u zakup, pa se na taj ugovor primjenjuju odredbe ugovora o zakupu (čl. 519.- 549. ZOO-a).

8. Ugovori o vezu koji sadrže implicitne elemente čuvanja plovila na vezu

Najspornije situacije u praksi nastaju ako strane ugovora o vezu ugovore i/ili ispunjavanju pojedine implicitne elemente čuvanja, primjerice provjetravanje plovila, pražnjenje oborinskih voda, punjenje baterija i sl., a njihove ugovorne odredbe i/ili opći uvjeti ugovora nisu precizni, dorečeni i dobro sročeni. U tom slučaju može postati diskutabilno što su stranke točno ugovorile i kako interpretirati obveze marine i njenu odgovornost iz ugovora o vezu.

U cilju pravilnog odabira materijalnog prava ugovor treba tumačiti sukladno pravilima o tumačenju ugovora iz ZOO-a i načelima obveznog prava. Vrhovni sud Republike Hrvatske ima ustaljenu sudsku praksu u pogledu pitanja koje su činjenice relevantne za tumačenje pravne prirode i tipa ugovora. Za tumačenje ugovora bitno je: a) sadržaj ugovora, b) volja strana, c) kako strane u naravi

⁸⁰ Za to postoje isti pravni i činjenični argumenti koji su opisani *supra* u dijelu u kojem govorimo o obilježjima i sastojcima ugovora o uskladištenju te poredbenu analizu s ugovorom o vezu.

ispunjavaju ugovor, a pritom nije odlučujuće kako su strane nazvale svoj ugovor.⁸¹ Treba naglasiti da sud osim nazivima ugovora nije vezan niti terminima koje stranke koriste, a niti pravnom ocjenom koju stranke iznose. Osnovno načelo uspostavljeno još u rimskom pravu je da u tumačenju ugovora treba više pažnje staviti na volju strana, nego na same riječi.⁸² Pri tumačenju ugovora treba ponajprije dobro poznavati koncept ugovora o vezu, imati na umu obilježja poslovne prakse marina te proniknuti u to koja je *causa* konkretnog ugovora o vezu i pomno protumačiti koja je namjera strana i cilj koji žele postići sklapanjem ugovora. Uvijek treba utvrditi i što je razumno i uobičajeno za ispunjavanje pojedinog modela ugovora o vezu i njegove objektivno i subjektivno bitne sastojke te koje ponašanje je u skladu s dobrim poslovnim običajima, načelom savjesnosti i poštenja i drugim relevantnim načelima obveznog prava.

Valja istaknuti da prvenstveno treba vidjeti kako su opći uvjeti ugovora i ugovor uredili pitanje sadržaja i opsega konkretnih obveza strana te govore li o primjeni materijalnog prava. Opći uvjeti ugovora i/ili ugovor nikad ne predviđaju primjenu odredbi o ugovoru o uskladištenju, a u poslovnoj praksi nema modela ugovora o vezu koji konzumiraju čuvanje plovila i poduzimanje mjera za njegovo očuvanje u smislu značaja tih obveza kod ugovora o uskladištenju.⁸³

Postoje li određeni trgovački običaji u poslovnoj praksi je činjenično pitanje. Znači, strana koja se poziva na određeni trgovački običaj treba dokazati njegovo postojanje i njegov sadržaj. Međutim, također, i sud je ovlašten utvrđivati postojanje i sadržaj nekog trgovačkog običaja. Čl. 492.b Zakona o parničnom postupku⁸⁴ propisuje da u postupku pred trgovačkim sudovima sud može po službenoj dužnosti od trećih osoba, i to osobito od gospodarskih i obrtničkih komora, tražiti stručna mišljenja i potrebne podatke s kojima ne raspolaže o trgovačkim običajima koje trgovci redovito primjenjuju u određenim obveznim odnosima.

U slučaju spora sud treba utvrđivati i tumačiti koje aktivne radnje je marina dužna poduzimati u odnosu na plovilo i koji je točan opseg njezinih obveza. Treba istaknuti da se u praksi pokazalo da pogrešna interpretacija pravne naravi mjera i aktivnosti koje marine uobičajeno nude u okviru ugovora o vezu predstavlja izvor nesporazuma i plodno tlo za nejedinstveno tumačenje pravnih i činjeničnih pitanja u sudskoj i poslovnoj praksi.⁸⁵

⁸¹ Takvo pravno stajalište sud je izrekao u predmetu VSRH, Revt-30/02, od 6.3.2002.

⁸² *In conventionibus contrahentium voluntatem potius quam verba spectari placuit.*

⁸³ Opširnije *supra* t. 2 i 3.

⁸⁴ Narodne novine br. 91/1992, 112/99, 117/2003, 84/2008, 123/2008, 57/2011, 148/2011 (pročišćeni tekst), 25/2013, 70/2019, (u nastavku ZPP).

⁸⁵ Vidjeti *infra* t. 9 i *supra* tekst uz bilj. 39.

Pravilnim tumačenjem ugovora ili pojedinih ugovornih odredbi koje sadrže implicitne elemente čuvanja i očuvanja plovila dolazi se do zaključka da se u praksi najčešće radi o ugovorima o vezu koji konzumiraju uslugu najma veza i nadziranja plovila na vezu i ispunjavanju određenih dodatnih usluga ili radova koji imaju elemente ugovora o djelu. Kao što je prethodno objašnjeno nema uporišta za primjenu odredbi ZOO-a o ugovoru o uskladištenju na takve ugovore. Kod ugovora o vezu koji sadrže implicitne elemente čuvanja plovila eventualno može postojati prostor za supsidijarnu primjenu zakonskih odredbi o ugovoru o ostavi, ali u veoma ograničenoj mjeri.⁸⁶

9. Primjer iz sudske prakse - Presuda Trgovačkog suda u Rijeci br. P-2590/14-113, od 19. 4. 2019.⁸⁷

Predmet spora je zahtjev za naknadu štete zbog uništenja plovila „K.“ koje se na temelju ugovora o vezu nalazilo na suhom vezu u marini. U postupku je utvrđeno da je plovilo uništeno u požaru, a uzrok požara je kvar na električnoj instalaciji na drugom plovilu „M.“ koje se također nalazilo na suhom vezu u marini. Požar se s plovila „M.“ proširio te je uništeno ukupno dvadeset plovila koja su se nalazila na suhom vezu. Tužitelj u sporu je korisnik veza i vlasnik uništenog plovila „K.“, a tuženici u sporu su: prvotuženik i drugotuženik – vlasnici plovila „M.“ na kojem je izbio požar; trećetuženik – osiguratelj odgovornosti prvotuženika i drugotuženika; četverotuženik – marina kao pružatelj usluge veza iz ugovora o vezu i peterotuženik – osiguratelj odgovornosti marine.

Sud je odlučio da je za nastalu štetu odgovorna marina – četverotuženik te da odgovara prema pravilima o odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti i pravilima o ugovornoj odgovoriti skladištara iz ugovora o uskladištenju. Pozvao se na odredbe čl. 1066. st. 1. ZOO-a i čl. 745. st. 1. ZOO-a, u vezi s odredbom čl. 1064. ZOO-a.

U postupku je razmatrano više činjeničnih i pravnih pitanja, ali za potrebe teme kojom se u ovom radu bavimo razmotrit ćemo isključivo argumentaciju suda u odnosu na odluku o primjeni ugovora o uskladištenju na rješavanje ovog spora.

Sud je zaključio da, osim ugovornih odredbi, na predmetni spor treba primijeniti zakonske odredbe najbližijeg ugovora, a najbližiji ugovoru o vezu, prema mišljenju suda, je ugovor o uskladištenju iz čl. 744. ZOO-a. Sličnost

⁸⁶ Opširno o tome u radu Skorupan Wolff i Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.* Vidjeti i rad Vesna Skorupan Wolff, Ranka Petrinović, Nikola Mandić, Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas, P. Vidan, N. Račić *et al.* (ur.), *IMSC 2017 Book of Proceedings*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111

⁸⁷ Vidjeti i odluku Trgovačkog suda u Rijeci P-2575/14 od 7.12.2018.

ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju sud obrazlaže time što se „marina posebno na suhom vezu obvezuje primiti plovilo, smjestiti ga na suhi vez i nadzirati ga, a korisnik veza se obvezuje marini za to plaćati naknadu za vez.“ Nadalje, sud tumači da je „smisao suhog veza odluka vlasnika da na kraće ili duže vrijeme neće koristiti plovilo sukladno njegovoj namjeni (za potrebe plovidbe) te ga zato želi zaštititi i smjestiti na sigurno kod pravne osobe kojoj je smještaj plovila predmet poslovanja.“ Iz ovih premisa i tumačenja konkretnog ugovora o vezu sud izvodi pogrešan zaključak da su spomenute obveze marine – smještaj i nadziranje plovila na suhom vezu – kongruentne obvezama skladištara iz ugovora o uskladištenju te da se na odgovornost marine mogu primijeniti odredbe koje propisuju odgovornost skladištara iz čl. 745. st. 1. ZOO-a. Na temelju tih odredbi sud je odlučio da marina odgovara za štetu na plovilu, osim ako dokaže da je šteta prouzročena višom silom, krivnjom ostavodavca, manama ili prirodnim svojstvima plovila te neispravnosću plovila oštećenika. Jedan od argumenata suda je: „ugovor o vezu po pravnoj prirodi najbliži je ugovoru o uskladištenju jer je i marina, baš kao i skladištar, dužna poduzimati određene mjere radi nadziranja plovila koja se kod nje nalaze na suhom vezu, radi sprječavanja štete na plovilima te kao takva ne predstavlja tek zakupodavca prostora koji daje za smještaj plovila.“

Smatramo da ovakvo tumačenje nije pravilno te da nije pravilno odabrano materijalno pravo koje treba primijeniti na rješavanje pravnih pitanja u vezi obveza i ugovorne odgovornosti marine u ovom sporu. Objektivno bitni sastojci ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju kao i njihove *causae* bitno su različiti. Također, pravna priroda ovih dvaju ugovora je bitno drugačija te oni ulaze u različite skupine ugovora prema svojoj pravnoj prirodi. Ugovor o vezu je uporabna pogodba, a ugovor o uskladištenju je ugovor o faktičnom radu.⁸⁸

Nadalje, sud pronalazi uporište za svoju odluku o odabiru ugovora o uskladištenju kao mjerodavnog materijalnog prava za rješavanje ovog spora u Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma koje je donijelo Ministarstvo turizma.⁸⁹ Sud ističe: „o odgovornosti marine prema pravilima objektivne odgovornosti svjedoči i odredba Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma kojim je definirana suha marina, među ostalim i kao mjesto uređeno za pružanje usluga skladištenja plovniha objekata, što upućuje na primjenu ugovora o uskladištenju, a s obzirom na djelatnosti marine koja se sastoji od skladištenja plovila.“ Radi se o objektivnoj odnosno pooštrenoј odgovornosti iz profesionalne djelatnosti jer prema mišljenju suda

⁸⁸ To je klasifikacija ugovora poznata još u rimskom pravu, te starijoj i recentnoj literaturi, vidjeti *supra* t. 2. Značajke ugovora o vezu i ugovora o uskladištenju, pravna priroda, *causa* i bitni sastojci.

⁸⁹ Narodne novine br. 72/2008.

čuvanje robe u skladištu i smještaj i čuvanje plovila na suhom vezu čine predmet poslovanja i skladištara i marine.

Sud stavlja ovaj podzakonski akt u pogrešan kontekst materije građanskopravne odgovornosti marine iz ugovora o vezu. Riječ je o podzakonskom aktu koji je provedbeni propis upravnopravne prirode iz resora Ministarstva turizma, a ne materijalnopravni propis relevantan za ugovorne obvezne odnose, pa ne može biti ni uporište (relevantan pravni izvor) za odlučivanje o ugovornoj odgovornosti iz ugovora o vezu, a pogotovo ne argument za odabir ugovora o uskladištenju kao mjerodavnog prava i najbližijeg ugovora ugovoru o vezu.⁹⁰

Smatramo da je za rješavanje ovog spora trebalo prvenstveno primijeniti odredbe ugovora o vezu i općih uvjeta ugovora. Iz obrazloženja presude čini se da u ovom slučaju sud nije u potpunosti analizirao opće uvjete marine te da je zanemario sadržaj sklopljenog ugovora i pravu volju ugovornih strana. Sam sud je u postupku utvrdio da su strane ugovorile ustupanje mjesta za suhi vez – smještaj plovila i njegovo nadziranje, pa je nelogičan zaključak suda da je takav ugovor najbližiji ugovoru o uskladištenju.

U konkretnom slučaju, u vrijeme sklapanja ugovora o vezu i nastanka štetnog događaja ugovor o vezu nije bio imenovani ugovor, pa smatramo da u odnosu na ona pitanja koja nisu uređena ugovorom o vezu, a odnose se na ustupanje mjesta za vez treba primijeniti odredbe o ugovoru o najmu, a u odnosu na nadziranje plovila na vezu odredbe ugovora o djelu. Treba posebno istaknuti da je u pomorskopravnoj doktrini prevladao stav da se ugovori o vezu u marinama (ali i suhim marinama) ne bi trebali *a priori* izjednačavati s ugovorima o ostavi, a još manje s ugovorima o uskladištenju.⁹¹ Takav je stav proizašao iz sveobuhvatnog proučavanja poslovne prakse marina u Hrvatskoj i u drugim pomorskim zemljama s razvijenim nautičkim turizmom. Zaključci pomorskopravne doktrine rezultat su višegodišnjeg izučavanja velikog broja općih uvjeta marina, standardnih ugovora o vezu te pravilnika o redu u marinama i drugih internih akata marina, kao i terenskih istraživanja provedenih u brojnim marinama u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR. Zakonodavac je uvažio te stavove struke i pomorskopravne znanosti i novelom PZ-a regulirao ugovor o nautičkom vezu posebnim odredbama kao ugovor kojim se uređuje specifična djelatnost pružanja nautičkog veza. Novo zakonsko uređenje ugovora o nautičkom vezu stoga odražava prevladavajuću ustaljenu praksu ugovaranja i izvršavanja ugovora o vezu u hrvatskim marinama. Nove zakonske odredbe trebaju se primijeniti i na ugovore o smještaju plovila na suhom vezu, pa tako

⁹⁰ Tumačenje definicije suhe marine *de lege lata* i *de lege desiderata* vidjeti *supra* t. 4.

⁹¹ Vidjeti objavljene znanstvene radove u okviru projekta DELICROMAR, www.delicromar.hazu.hr, osobito rad Skorupan Wolff i Padovan: *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.*

i na ugovore koje s korisnicima sklapaju suhe marine. Stoga se nadamo da u sudskoj praksi ugovori o vezu u marinama i suhim marinama više neće dobivati pogrešne i neželjene konotacije ugovora o uskladištenju, kao što je slučaj u prikazanoj presudi.

10. Zaključak

Ovaj rad potvrđuje tezu da se u praksi hrvatskih marina u okviru ugovora o vezu ne pruža usluga uskladištenja plovila, odnosno da marine s korisnicima vezova ne ugovaraju čuvanje i očuvanje plovila na vezu. To se jednako odnosi na plovila na morskom vezu i na plovila na suhom vezu. Bitan sastojak standardnih ugovora o vezu u marinama i suhim marinama je ustupanje mjesta za siguran vez plovila u marini. Kod stalnih vezova koji se obično ugovaraju na razdoblje od godinu dana, a zatim redovno obnavljaju, strane često ugovaraju i nadziranje plovila na vezu kao subjektivno bitan sastojak ugovora o vezu. Nadziranje plovila od strane marine u praksi se obavlja na specifičan način i po svom sadržaju i opsegu može se razlikovati od marine do marine, ali ipak je svim marinama u Hrvatskoj zajedničko da se to nadziranje u pravilu obavlja bez predaje plovila u posjed marini. Dužnost i obveza održavanja plovila u ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu prvenstveno je na vlasniku odnosno korisniku plovila, a u okviru ugovora o vezu, ova obveza je na strani korisnika veza koji zadržava posjed nad plovilom i tijekom boravka plovila na vezu u marini.

Mnoge marine u praksi pružaju i dodatne usluge u odnosu na plovilo, primjerice usluge dizalice, čišćenja, servisiranja, pripreme plovila za zimu odnosno za plovidbu i sl. No, te se dodatne usluge obično ugovaraju po posebnom radnom nalogu korisnika veza ili, pak, u okviru istog ugovora o vezu, ali kao posebno ugovorene dodatne usluge i radovi koji u svakom slučaju imaju narav ugovora o djelu. Obveza marine da čuva plovilo kao ostavoprimac postoji samo u okviru tih dodatnih usluga i radova, i to u veoma ograničenom smislu, tj. samo u sklopu i za vrijeme izvršenja konkretne posebno ugovorene usluge.

Ugovor o uskladištenju kao poseban imenovani ugovor po svojoj pravnoj naravi podvrsta je ugovora o ostavi (lat. *depositum*), a prava i obveze strana iz tog ugovora prilagođene su njegovoj svrsi, a to je čuvanje i očuvanje robe od strane skladištara kao specijaliziranog ostavoprimca u procesu stavljanja te robe na tržište radi prodaje ili razmjene.

Ugovori o vezu u marinama i suhim marinama trebaju se tumačiti u skladu s odredbama PZ-a o nautičkom vezu kao ugovori koji prije svega imaju pravnu prirodu uporabne pogodbe jer im je bitan sastojak ustupanje mjesta za siguran vez (lat. *locatio conductio operis*), a koji kao subjektivne sastojke mogu sadržavati

i posebno ugovorene obveze marine u pogledu nadziranja plovila na vezu ili obavljanja pojedinih dodatnih radova i usluga koji prvenstveno imaju narav ugovora o djelu (lat. *locatio conductio laboris*), ni u kojem slučaju ugovora o ostavi.

Zaključno, pravna priroda, svrha, sadržaj i način izvršenja ugovora o vezu s jedne strane te ugovora o uskladištenju s druge strane potpuno su različiti te nema osnova za supsidijarnu primjenu odredbi ZOO-a o ugovoru o uskladištenju na ugovore o vezu u marinama ni u suhim marinama.

WHY THE LEGAL PROVISIONS ON WAREHOUSING CONTRACTS SHOULD NOT BE APPLIED TO BERTHING CONTRACTS?

Inspired by the recent practice of Croatian courts and the revision of the Maritime Code relating to pleasure craft berthing contracts, the paper deals with the issue of (in)applicability of the statutory provisions regulating warehousing contracts in relation to marina operator berthing contracts, and in particular in relation to dry berthing. The authors compare the legal nature, cause and contents of standard marina operator berthing contracts and warehousing contracts and conclude that there are no similarities between these two types of contract. Thus, the authors suggest that it is incorrect to interpret the provisions of a berthing contract by way of subsidiary application of the provisions of the Civil Obligations Act regulating the warehousing contract. Under Croatian law, marina operator berthing contracts are primarily contracts for the use of a safe berth (*locatio conductio rei*). In addition, the parties may agree to include other complementary marina services, such as supervision of the vessel on berth in the case of long term berthing contracts or other boat care services. In that sense, berthing contracts are mixed purpose contracts predominantly consisting of the elements of lease (berth rental) and of the elements of the contract for work and services. Exceptionally, the marina operator may have to take the vessel into its custody while performing its obligation to provide certain additionally contracted work or service in relation to the berthed vessel. In such cases, the marina operator will be in a position of a custodian of the vessel, but only during the performance of that additionally stipulated work or service (e.g. during lifting or launching, servicing of the engines, cleaning, airing or other additionally stipulated works or services in respect of the berthed vessel). Thus, any potential elements of the contract of deposit in the context of the berthing contract are only exceptional and should be interpreted within the limits of the respective elements of the contract for works and services. On the other hand, under the warehousing contract, the provider of the warehousing service undertakes to receive the goods into his custody and to perform the necessary or specially agreed measures to keep the goods in a certain state and condition and to return them upon the client's request, in consideration of a certain fee. Therefore, in the case of warehousing contracts, the main purpose and cause of the contract is the safekeeping of the goods. The warehousing contract is a sub-type of the contract of deposit specifically designed to serve in the process of trade in goods. Therefore, the main conclusion is that there are no substantial similarities between marina operator berthing contracts and warehousing contracts.