

Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF, znanstvena savjetnica
Dr. sc. ADRIANA VINCENCA PADOVAN,
znanstvena suradnica i docentica
Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti
i umjetnosti, Zagreb (Hrvatska)

OBVEZE KORISNIKA VEZA IZ UGOVORA O VEZU PREMA AKTUALNOJ POSLOVNOJ PRAKSI HRVATSKIH MARINA¹

UDK: 374.4 : 347.98

izvorni znanstveni članak/original scientific paper

Cilj rada je utvrditi točan sadržaj, opseg i doseg pojedine obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema uobičajenoj aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina. Materijal za istraživanje čine: opći uvjeti ugovora i ugovori o vezu koji se primjenjuju u 40 marina, suhih marina i odlagališta plovni objekata, terenska istraživanja provedena u 37 hrvatskih marina koja uključuju prikupljanje podataka putem osobnih intervjua i upitnika.

U tijeku je noveliranje Pomorskog zakonika u okviru kojeg će se ugovor o vezu urediti kao novi imenovani ugovor hrvatskog prava. U znanstvenim i stručnim krugovima se zbog važnosti i aktualnosti ove teme o njoj intenzivno raspravlja. Zbog toga je cilj ovog rada detaljan prikaz i tumačenje zakonskih rješenja de lege ferenda koja se odnose na obveze korisnika veza iz ugovora o vezu te njihova poredbeno analiza s aktualnom poslovnom praksom hrvatskih marina, posebno rješenjima iz općih uvjeta poslovanja.

Zaključuje se da nova zakonska rješenja u pogledu obveza korisnika veza slijede aktualnu poslovnu praksu hrvatskih marina te jasno, precizno i sveobuhvatno pravnim normama dispozitivne prirode uređuju ovaj segment ugovora o vezu. Njihov doprinos poslovnoj praksi bit će iznimno velik jer će strankama ugovora o vezu osigurati veću pravnu sigurnost, predvidivost pravne zaštite u slučaju spora te doprinijeti jedinstvenoj sudskoj praksi.

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

1. Uvod

Nautički turizam² u Republici Hrvatskoj predstavlja važnu gospodarsku aktivnost koja se intenzivno razvija.³ Ugovor o vezu je najprepoznatljiviji i najčešći pravni posao koji se sklapa u nautičkom turizmu i spada u osnovnu djelatnost marina kao koncesionara luka nautičkog turizma.⁴ Stoga su teme koje se odnose na pravna pitanja u vezi ugovora o vezu znanstveno i stručno relevantne. Osim toga, one su u ovom trenutku posebno aktualne jer je u tijeku izrada legislativnog okvira za ugovore u nautičkom turizmu. Prema zakonskim prijedlozima *de lege ferenda* novelirani Pomorski zakonik⁵ uređivat će dva nova ugovora i to ugovor o vezu i ugovor o najmu jahte ili brodice.

U ovom se radu razmatraju obveze korisnika veza kao ugovorne strane koja koristi specijaliziranu i složenu uslugu veza. U istraživanju je obrađeno ugovorno uređenje obveza korisnika veza iz ugovora o vezu prema uobičajenoj poslovnoj praksi 40 hrvatskih marina.⁶

Raščlamba i tumačenje svakog konkretnog ugovora o vezu započinje upravo preciznim tumačenjem obveza koje su strane ugovorile. Točan

² Nautički turizam je plovidba i boravak turista (nautičar ili putnik) na plovnim objektima (jahta, brodice ili brod) za osobne potrebe ili gospodarsku djelatnost, kao i boravak u lukama nautičkog turizma i nautičkom dijelu luka otvorenih za javni promet, radi odmora, rekreacije i krstarenja (čl. 84. Zakona o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine broj 130/2017, u nastavku ZPUT).

³ Prema najnovijim podacima Državnog zavoda za statistiku (podaci za 2017. godinu) u Republici Hrvatskoj imamo 57 marina, u kojima je tijekom 2017. godine bilo 11.641 stalnih vezova u moru za brodice i jahte, dok je plovila u tranzitu u istoj godini bilo 202.000 (za 1,9% više nego u prethodnoj godini). Evidentiran je porast prihoda luka nautičkog turizma za 11,2% u odnosu na 2016. godinu. Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2017. iznosio je 855 milijuna kuna. U sektoru nautičkog turizma na dan 31. kolovoza 2017. bilo je ukupno zaposleno 1.655 osoba, od toga 448 sezonski. Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Priopćenje, *Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2017.*, god. LIV., br. 4.3.4., Zagreb, 27. ožujka 2018.

⁴ Prema aktualnim statističkim podacima 70 % ukupno ostvarenih prihoda u nautičkom turizmu odnosi se na prihod od iznajmljivanja vezova. Prihod od iznajmljivanja vezova u 2017. godini je 598 milijuna kuna, a u odnosu na 2016. godinu prihod od iznajmljivanja vezova je veći za 10,9%. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Priopćenje, *Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2017.*, god. LIV., br. 4.3.4., Zagreb, 27. ožujka 2018. Čl. 85. ZPUT taksativno nabroja osnovne turističke usluge u nautičkom turizmu: 1. usluge korištenja veza, prihvata i smještaja plovnih objekata s turistima – nautičarima ili bez turista – nautičara koji borave na njima, 2. usluge čartera – usluge korištenja plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja i/ili prehrane, radi odmora, rekreacije i krstarenja nautičara, 3. organiziranje putovanja u paket-aranžmanu ili izleta na plovnim objektima nautičkog turizma, 4. prihvata, čuvanje i održavanja plovnih objekata na vezu u moru i na suhom vezu, 6. druge usluge za potrebe turista.

⁵ Pomorski zakonik, Narodne novine broj 181/2004, 43/2006, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, u nastavku PZ.

⁶ U okviru projekta DELICROMAR (vidi bilj. 1) proučili smo opće uvjete ugovora i metodom upitnika i intervjua proveli istraživanje poslovne prakse u 40 hrvatskih marina, čime smo obuhvatili 18 koncesionara marina u Hrvatskoj. 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

sadržaj prava i obveza ugovornih strana utvrđuje se analizom sadržaja ugovora o vezu te općih uvjeta ugovora marine koja pruža uslugu veza u tom ugovornom odnosu. O tome kolika je povezanost odredbi o obvezama i odgovornosti i kako one čine neraskidivu cjelinu svjedoči i činjenica da se prilikom odlučivanja o ugovornoj odgovornosti uvijek pomno analiziraju odredbe o obvezama koje je pojedina ugovorna strana ugovorom preuzela, a iz njih se izravno iščitavaju i određena pravila o ugovornoj odgovornosti.⁷ Tumačenje odredbi o obvezama stranaka iz ugovora o vezu samo po sebi je složeno pitanje. Obveze stranaka su u pravilu međusobno povezane i treba ih promatrati kao skup međusobno zavisnih obveza koje čine cjelinu. Njihovo stipuliranje u ugovoru zahtijeva usklađenost s drugim ugovornim odredbama i brojnim načelima obveznog prava. Sve to dovodi do toga da strane prije sklapanja ugovora intenzivno razmatraju obveze koje će svaka od njih preuzeti. Točnije, budući da je ugovor o vezu ugovor koji priprema i sastavlja jedna ugovorna strana, a to je marina kao pružatelj usluge veza, korisnik veza proučava modele ugovora o vezu koje pojedina marina primjenjuje i sadržaj usluga koje marina pruža kako bi odabrao onaj model ugovora o vezu koji zadovoljava njegove interese. Pri tome korisnikov odabir određenog modela ugovora o vezu upravo ovisi o krugu obveza koje on zadržava u odnosu na plovilo⁸ te koje preuzima u odnosu na marinu kao pružatelja usluge veza. Za ugovor o tranzitnom ili dnevnom vezu karakteristično je da korisnik veza zadržava puni nadzor nad ploviom na vezu te ono ni u kojem trenutku ne prelazi pod nadzor marine. S druge strane, stalni vez u pravilu uključuje zahtjevnije i brojnije obveze i predstavlja trajniji i puno složeniji odnos. Kada je riječ o ugovoru o stalnom vezu, u poslovnoj praksi hrvatskih marina najčešći model ugovora je ugovor temeljem kojega korisnik veza marini povjerava nadzor nad ploviom za vrijeme dok se nalazi na vezu, a on na njemu

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 povila 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. Pored istraživanja i analize navedenih općih uvjeta ugovora i/ili ugovora provedena su i terenska istraživanja u 35 hrvatskih marina koja su uključivala prikupljanje podataka putem osobnih intervjua i upitnika.

⁷ O obvezama marine opširnije u radu: Skorupan Wolff V.; Petrinović R.; Mandić N., *Berthing contract obligations according to the business practice of Croatian marinas*, Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference, Solin, April 20th – 21th 2017, str. 104-111 i Skorupan Wolff; Padovan: *Ugovor o vezu de lege ferenda*, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018.

⁸ Pod pojmom plovilo za potrebe ovog rada podrazumijevamo jahtu i brodicu, kako su definirane u čl. 5. PZ-a.

ne boravi, ali zadržava obvezu njegovog održavanja i opremanja. U ovom slučaju radi se o modelu ugovora (najam veza i nadzor plovila). Međutim, u poslovnoj praksi prisutni su i modeli ugovora o vezu prema kojima korisnik veza s marinom ugovara ne samo najam i nadzor već i obavljanje drugih dodatnih usluga i radova, primjerice čuvanje, održavanje, pripremanje plovila za nautičku sezonu i sl., a to bitno utječe na raspodjelu obveza i odgovornosti između korisnika veza i marine iz ugovora o vezu. Prema svim modelima ugovora o vezu korisnik veza je dužan poštivati designiranu uporabu veza prema ugovoru i namjeni te plaćati naknadu za vez kao protučinidbu za uporabu veza.

U ovom radu istraživanje se provodi na dvije razine *de lege lata* i *de lege ferenda*. Izložit će se poslovna praksa hrvatskih marina i pravni okvir *de lege lata* koji se primjenjuje na pravna pitanja u vezi obveza korisnika veza i ugovorne odgovornosti te će se obraditi zakonski prijedlozi *de lege ferenda* koji se odnose na obveze korisnika veza iz ugovora o vezu. Poredbeno pravnom metodom usporedit će se aktualna poslovna praksa i nacrt prijedloga zakonskih odredbi *de lege ferenda*.

Cilj istraživanja je sistematizirati obveze korisnika veza i objasniti značenje i domašaj pojedine ugovorne obveze te ukazati na sva važna pitanja koja izravno utječu na sadržaj svake pojedine obveze. U istraživanju je stavljen naglasak ne samo na deskripciju obveza već i na analizu učinka i utjecaja ugovorom preuzetih obveza na pravna pitanja koja se pojavljuju u ovoj materiji, a vezana su uz ugovornu odgovornost za štetu. Slijedom toga, govori se i o posljedicama neispunjenja pojedine obveze. Riječ je o analizi triju glavnih obveza korisnika veza, a to su: uporaba veza prema ugovoru i namjeni, održavanje jahte ili brodice i opreme te plaćanje naknade za vez. Pored toga analiziraju se i sve druge obveze korisnika veza koje se razrađuju u općim uvjetima ugovora marina te pravne posljedice koje nastupaju njihovim neispunjenjem ili neurednim ispunjenjem. Zbog boljeg razumijevanja obveza korisnika veza u radu se pojedine njegove obveze uspoređuju s korespondirajućim obvezama marine.

2. Značajke ugovora o vezu u marini - aktualna poslovna praksa i zakonski prijedlozi *de lege ferenda*

Predmet uređenja ugovora o vezu je naplatno ustupanje na uporabu veza za smještaj određenog plovila i osoba koje na njemu borave. Osim ustupanja veza na uporabu, kao objektivno bitnog sastojka svakog modela ugovora o vezu, u poslovnoj praksi hrvatskih marina, postoje modeli ugovora o vezu

prema kojima marine i korisnici veza ugovaraju i da će marina nadzirati plovila na vezu, ili da će ispunjavati druge dodatne usluge i radove. Za potrebe ovog rada u kratkim crtama prikazujemo osnovne modele ugovora o vezu koji su se formirali u praksi domaćih marina i zakonske prijedloge *de lege ferenda* koji govore o osnovnim značajkama ugovora o vezu, a u sljedećim poglavljima ovog rada ulazimo dublje u analizu pojedinih obveza korisnika veza i to prema aktualnoj poslovnoj praksi i zakonskim prijedlozima *de lege ferenda*.

Prvi model ugovora o vezu za potrebe analize nazivamo ugovorom o najmu veza. To je osnovni model ugovora o vezu u domaćoj poslovnoj praksi i nalazi se u podlozi, točnije predmet je uređenja svih modela ugovora o vezu. Daljnja sistematizacija i razvrstavanje modela ugovora o vezu ovisi o sadržaju i opsegu dodatnih obveza koje marina preuzima pored obveze ustupanja mjesta za vez. Također, recipročno sadržaju i opsegu obveza marine razlikuju se i obveze korisnika veza prema pojedinom modelu ugovora o vezu. Prvi model ugovora o vezu tipičan je po tome što se obveza pružatelja usluge veza sastoji u ustupanju korisniku veza sigurnog mjesta za vez za određeno plovilo. Siguran vez podrazumijeva adekvatnu lučku infrastrukturu i sidrene sustave izgrađene i opremljene sukladno pravilima struke i važećim propisima. Uz siguran vez, marina u okviru ovakvog ugovora uobičajeno pruža mogućnost opskrbe jahte ili brodice električnom energijom i pitkom vodom. Ovaj model ugovora najčešće se primjenjuje kod tzv. tranzitnog veza, ali postoji i manji broj marina u Hrvatskoj koje ovakav model primjenjuju i kod stalnog veza.⁹ Korisnik veza prema ovom modelu ugovora o vezu zadržava potpunu skrb o jahti ili brodici za vrijeme trajanja ugovora o vezu, a to znači da ona ne prelazi pod nadzor pružatelja usluge veza.

Drugi model ugovora o vezu nazivamo ugovorom o najmu veza i nadzoru plovila na vezu. Ovaj model ugovora uz najam veza predviđa i obvezu marine da nadzire stanje plovila na vezu te da obavijesti korisnika veza primijeti li bilo kakvu negativnu promjenu u stanju plovila ili njegove opreme. Ugovori o vezu pojedinih marina koje primjenjuju ovaj model ugovora o vezu razlikuju se u načinu i sadržaju ispunjavanja obveze nadziranja plovila na vezu. Većina marina vrši isključivo vanjski pregled jahte ili brodice s gata. Znači, usluga nadzora se u praksi ispunjava na način da djelatnici marine, tj. njezin kapetan i mornari, prate stanje plovila

⁹ Opširnije: Skorupan Wolff Vesna, Padovan Adriana Vincenca: Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja INTRANSLAW 2017 Zagreb, Transportno pravo ususret budućnosti 12.-13. listopada 2017. Zagreb, Hrvatska*, str. 313-353.

redovitim obilascima i pregledom s gata, u pravilu bez ulaženja na plovilo. Manji broj marina u Hrvatskoj u okviru usluge nadzora osim redovnog i uobičajenog vanjskog pregleda s gata pružaju i uslugu povremenog ulaska u unutrašnjost plovila radi kontrole unutrašnjosti jahte ili brodice i njezine kaljuže. Model ugovora o vezu „najam + nadzor“ je najčešće primjenjivani model ugovora o vezu u praksi ugovaranja tzv. stalnog, godišnjeg ili zimskog veza u hrvatskim, ali i mnogim inozemnim marinama.¹⁰

Kod oba ovdje opisana modela ugovora o vezu korisnik veza je odgovoran za ispravnost plovila na vezu i njegove opreme. Obveza je korisnika veza da plovilo primjereno opremi konopima, bokobranima i opremom za vezivanje, da ga pripremi za zimovanje (konzerviranje motora, prekrivanje ceradom, i sl.) te da kontinuirano brine o tehničkoj ispravnosti, tj. o urednom održavanju plovila u stanju sposobnosti za plovidbu, što među ostalim uključuje i redovne tehničke preglede te održavanje svih plovidbenih isprava i dozvola kao i obveznog osiguranja odgovornosti vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte za štete prema trećima.¹¹ Radi se o obvezama koje kontinuirano traju cijelo vrijeme za koje je ugovor sklopljen, znači korisnik veza nije dužan samo opremiti plovilo, već i sve vrijeme trajanja ugovora održavati ga u dobrom i ispravnom stanju.

Treći model ugovora o vezu pored najma i nadzora uključuje i uslugu čuvanja plovila. Obveza čuvanja plovila sadržajno obuhvaća, primjerice, pražnjenje oborinskih voda, čišćenje, provjetravanje, pokrivanje ceradom, povremeno uključivanje motora, kaljužnih pumpi, punjenje baterija, itd. Uz navedeno, obveza čuvanja bi uključivala i primjenu dužne pažnje radi sprečavanja krađe plovila ili njegove opreme, provalne krađe u plovilo, vandalizma, neovlaštenog pristupa na plovilo ili sličnih štetnih događaja, osim ako se odgovornost za takvu vrstu štete izričito ugovorom ne isključi. Ovdje je riječ o ugovoru o vezu koji sadrži elemente ugovora o ostavi.¹² Ovaj model ugovora o vezu u praksi domaćih marina vrlo je rijedak. Neke marine nude ovakav poseban paket usluga dodatno uz ugovor o vezu, a u nekim marinama je moguće posebno ugovoriti tzv. „boat care“ s posebnim pravnim ili fizičkim osobama koje obavljaju takvu komercijalnu djelatnost na području marine. Česta je praksa da korisnik plovila u svom odsustvu

¹⁰ Opširnije: Padovan Adriana Vincenca, Skorupan Wolff Vesna: Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnosi između stranaka ugovora o vezu i ugovora o čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law, Zbornik radova 2. jadranska konferencija pomorskog prava, Opatija 25. – 27. svibnja 2017.*, god. 57 (2018), br. 172, str. 149-176 i Skorupan Wolff; Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.* bilj. 9, str. 319-320.

¹¹ Padovan; Skorupan Wolff: *Učinak potonuća plovila ...*, *op. cit.* 10, bilj. str. 161.

¹² Opširnije: Skorupan Wolff; Padovan, *Postoje li elementi ostave...* *op.cit.* bilj. 9, str. 321-323.

organizira, odnosno u vlastitom aranžmanu angažira posebnu pravnu ili fizičku osobu koja će brinuti o plovilu.¹³

Ugovorom o vezu pružatelj usluge veza može se obvezati da ispunjava i druge dodatne usluge i radove, primjerice redovito održavanje trupa, opreme i strojeva koje je usmjereno na održavanje brodice ili jahte u stanju sposobnom za plovidbu u okviru redovnog iskorištavanja i uporabe. Pojedine marine nude izravno ili putem pravnih osoba povezanih s marinom kao trgovačkim društvom usluge popravka, servisiranja održavanja, podizanja na suhi vez, odnosno spuštanja u more, pripreme za porinuće, pripreme za zimovanje itd. Kada se radi o preuzimanju obveze održavanja plovila, točnije poduzimanju drugih dodatnih usluga i radova, u poslovnoj praksi hrvatskih marina gotovo uvijek je riječ o poslovima koji se ugovaraju odvojeno, po posebnom nalogu korisnika plovila. Znači, ugovaranje drugih dodatnih usluga i radova nije sastojak ugovora o vezu već se radi o posebnom mandatu, točnije ugovoru koji korisnik veza sklapa s marinom kao istom pravnom osobom s kojom je sklopio i ugovor o vezu ili ugovoru s posebnom pravnom osobom koja je povezana s marinom kao trgovačkim društvom ili ugovoru s posebnom pravnom osobom koja nije povezana s marinom kao trgovačkim društvom ili ugovoru sklopljenom s fizičkom osobom, točnije obrtnikom.

Prezentno, u hrvatskom pravu ugovor o vezu je neimenovani ugovor, to jest tip ugovora koji nije reguliran posebnim zakonskim odredbama, a to znači da zakonom nisu točno propisane i standardizirane obveze ugovornih strana, bitni sastojci ugovora i pravila o ugovornoj odgovornosti. Pravni okvir *de lege lata* čine autonomni izvori prava, a to su opći uvjeti ugovora i/ili ugovori o vezu čiji sastavljači su marine kao pružatelji usluge veza te brojne disperzirane odredbe obveznog prava. U slučaju spora iz ugovora o vezu sporni pravni odnosi i pitanja prosuđuju se tumačenjem autonomnog prava i primjenom odredbi Zakona o obveznim odnosima,¹⁴ o općim odredbama ugovora te posebnim odredbama za pojedine ugovore koje supsidijarno dolaze do primjene najčešće ugovora o najmu, ugovora o djelu, ugovora o nalogu, ugovora o ostavi, a analogija se nerijetko treba potražiti i

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, u nastavku ZOO.

kod drugih ugovora. Na ugovorne odnose stranaka u vezi popravka plovila primjenjuju se odredbe PZ-a o ugovoru o gradnji broda.¹⁵

Rezultati naše dosadašnje analize u okviru projekta DELICROMAR¹⁶ pokazuju da opći uvjeti ugovora marina, odnosno ugovorni obrasci koji se koriste u domaćoj praksi nisu ujednačeni, te da je središnji problem ove materije njihova nepreciznost i nedorečenost kao i neusklađenost terminologije.¹⁷ Pored toga, kao što je istaknuto, zbog nepostojanja specijalnih zakonskih odredbi o ugovoru o vezu složen je pravni okvir koji se primjenjuje na pitanja ugovorne odgovornosti: ZOO - opće odredbe o ugovorima, supsidijarno odredbe o odgovarajućim imenovanim ugovorima uređenim ZOO-om i PZ-om. Zbog toga postojeći pravni okvir za ugovor o vezu ne nudi odgovarajuću pravnu sigurnost i otežava predvidivost pravne zaštite, a tome doprinose i u sudskoj praksi prisutna ponekad nejedinstvena tumačenja pravnih pitanja iz ugovora o vezu. Istodobno, ugovor o vezu se s vremenom formirao pojmovno i sadržajno kao poseban ugovor koji ima niz specifičnosti u pogledu predmeta ugovora, ugovornih stranaka, sadržaja ugovornih prava i obveza, pa je unisono stajalište znanstvene i stručne javnosti te resornog ministarstva (Ministarstva mora prometa i infrastrukture) da je zbog svih navedenih razloga sazrelo vrijeme za njegovo zakonsko normiranje. U okviru projekta DELICROMAR pripremljen je prijedlog odredbi nacrtu zakona *de lege ferenda* o ugovoru o vezu.¹⁸

Prilikom kreiranja zakonskih odredbi *de lege ferenda* o ugovoru o vezu uvažena je aktualna poslovna praksa i respektirani su rezultati analize modela ugovora o vezu koji se primjenjuju u poslovnoj praksi te sadržaj i obilježja usluga koje marine pružaju u okviru ugovora o vezu. Važna zadaća redaktora zakona bila je sublimiranje terminologije koja se često neujednačeno koristi u praksi kada se govori o čuvanju, nadzoru, ustupanju mjesta za

¹⁵ Opširnije Padovan A. V., Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, vol. 52, br. 167, 2013., str. 1-35.

¹⁶ Vidi bilj. 1.

¹⁷ Primjerice, jedan koncesionar u ugovoru o vezu decidirano navodi da: „čuva plovilo i vrši nadzor nad konopima za privez“ te da se marina „obvezuje nadoknaditi vlasniku štetu nastalu na plovilu za vrijeme čuvanja plovila, za koje štete bi marina prema zakonskim propisima o obligacijama bila odgovorna.“ Međutim, niz drugih prava i obveza propisanih istim ugovorom tipične su za nadzor, a ne čuvanje, primjerice navodi se: „marina ima pravo ući u polovilo ukoliko sumnja da je na plovilu nastala šteta“, ne postoji niti jedna odredba u ugovoru koja bi opisivala sadržaj obveze čuvanja i sl. U slučaju spora u vezi ugovorne odgovornosti ne bi bilo jasno kojem modelu ugovora pripada ovaj ugovor, a sud bi primjenom pravila o tumačenju ugovora trebao utvrditi sadržaj ugovora, volju stranaka te kako su stranke u naravi ispunjavale ugovor, a nakon toga odlučiti o tome koje materijalno pravo treba primijeniti na konkretan ugovorni odnos. Opširnije: Skorupan Wolff; Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op.cit.*, bilj. 9, str. 314.

¹⁸ O pripremnim radovima na izradi nacrtu prijedloga zakonskih odredbi o ugovoru o vezu opširnije Skorupan Wolff; Padovan: Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.* bilj. 7, str...

vez kao obvezama stranaka bez da se jasno razumiju pravne konotacije koje ti pojmovi imaju. To je bilo posebno važno prilikom određivanja polja primjene zakonskih odredbi i propisivanja zakonske definicije ugovora o vezu *de lege ferenda*. Općenito se može reći da zakonsko uređenje ugovora o vezu akceptira poslovnu praksu u pogledu obveza marine i korisnika veza iz ugovora o vezu te osigurava pravilan balans između prava i obveza obiju stranaka koje sudjeluju u ovom pravnom poslu. Redaktori zakona utvrdili su da je svaki ugovor o vezu u svojoj osnovi uporabna pogodba, stoga su odredbe ZOO-a o ugovoru o najmu poslužile kao uzor za izradu odredbi o ugovoru o vezu, naravno, uz uvažavanje svih posebnosti ugovora o vezu upravo u pogledu obveza stranaka, a isto tako i u pogledu veza kao objekta uporabe i jahte ili brodice kao objekta na vezu.

Ugovor o vezu *de lege ferenda* definira se kao ugovor kojim se pružatelj usluge veza u moru ili na kopnu obvezuje ustupiti vez korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave, a korisnik veza se obvezuje za to platiti naknadu za vez. Ugovorom o vezu pružatelj usluge veza može se obvezati da nadzire jahtu ili brodicu na vezu, ili da ispunjava i druge dodatne usluge i radove, ukoliko ugovorene strane to izričito ugovore. Znači, objektivno bitni sastojci svakog ugovora o vezu su: 1. ustupanje mjesta za vez, 2. jahta ili brodica i 3. naknada za vez. Subjektivno bitni sastojci ugovora o vezu su: nadziranje jahte ili brodice i obavljanje drugih dodatnih usluga i radova.

Stranke ugovora o vezu u marini¹⁹ su koncesionar luke nautičkog turizma²⁰ kao pružatelj usluge nautičkog veza i korisnik veza kao ugovorna strana koja s pružateljem usluge veza sklapa ugovor o vezu. U praksi, korisnik veza je kod ugovora o stalnom vezu za brodicu ili jahtu najčešće njen vlasnik, primatelj leasinga, ili zakupoprimalatelj (primjerice čarter kompanija), a kod tranzitnog

¹⁹ U ovom radu bavimo se poglavito ugovorima o vezu u marinama koje su najsloženiji pojavni oblik luka nautičkog turizma kao luka posebne namjene. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008, marinu definira kao dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga (čl. 10), a osim marina, kao ostale vrste luka nautičkog turizma predviđa sidrišta, odlagališta plovnih objekata i suhe marine (čl. 5).

²⁰ Sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine broj 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011 i 56/2016 (u nastavku: ZPDML) luka nautičkog turizma je luka posebne namjene čije se iskorištavanje i upravljanje temeljem ugovora o koncesiji povjerava koncesionaru. Koncesionar luke nautičkog turizma u praksi je gotovo uvijek trgovačko društvo. Za potrebe ovog rada, radi jednostavnosti, termini marina, koncesionar marine, koncesionar luke nautičkog turizma imaju jednako značenje.

veza, osim navedenih osoba koje imaju trajniju vezu s određenom brodicom ili jahtom to će često biti i najmoprimatelj²¹ brodice ili jahte u čarteru.²²

Zakon će ugovor o vezu urediti kao konsenzualni ugovor, a način njegovog sklapanja razlikuje se za ugovore o tranzitnom vezu i stalnom vezu. Ugovor o stalnom vezu smatra se sklopljenim kada su se ugovorne strane suglasile o bitnim sastojcima, a ugovor o tranzitnom vezu, ako nije drugačije ugovoreno smatra se sklopljenim u trenutku kada se jahta ili brodica priveže na vez osim ako se pružatelj veza tome ne usprotivi. U slučaju sumnje je li sklopljen ugovor o privremenom (tranzitnom) ili stalnom vezu ocjenjuje se prema načinu sklapanja, naravi ugovora i namjeri stranaka.

Zakonske odredbe *de lege ferenda* razradit će posebno obveze stranaka i uvesti specijalne odredbe o ugovornoj odgovornosti, a na ona pitanja koja zakon posebno neće uređivati primjenjivat će se opće odredbe ugovornog prava, te podredno odredbe o pojedinim imenovanim ugovorima npr. kod odgovornosti za materijalne nedostatke odredbe o kupoprodaji, kod ugovora o vezu s elementima čuvanja odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi i sl. Obveze pružatelja usluge veza su ustupanje i održavanje veza, odgovornost za materijalne nedostatke veza, hitna nepredviđena činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu, a budući da hrvatske marine u okviru ugovora o vezu najčešće pružaju i uslugu nadziranja jahte ili brodice na vezu zakonske

²¹ Napominjemo da u kontekstu ovog rada podrazumijevamo najmoprimatelja iz ugovora o najmu brodice ili jahte sa ili bez posade te koji uključuje uslugu smještaja gostiju na brodici ili jahti ili ne. Za razliku od toga Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, Narodne novine br. 42/2017 različito definira iznajmljivanje plovila te pružanje usluge smještaja na plovilu, prvenstveno radi različitog poreznog tretmana tih dvaju različitih vrsta čarter djelatnosti u pogledu poreza na dodanu vrijednost. Prema citiranom pravilniku iznajmljivanje plovila podrazumijeva davanje na korištenje plovila krajnjem korisniku u svrhu razonode, sa ili bez posade, bez usluge smještaja gostiju, uz odgovarajuću naknadu koja je unaprijed utvrđena te je javno dostupna (Pravilnik, čl. 2. st. 1. t. 3.), dok pružanje usluge smještaja podrazumijeva davanje na korištenje plovila krajnjem korisniku, sa ili bez posade, na vremenski period tijekom kojeg putnici noće na plovilu, uz odgovarajuću naknadu koja je unaprijed utvrđena te je javno dostupna (Pravilnik, čl. 2. t. 1. st. 4.). S aspekta obveznog prava u oba slučaja radi se o ugovoru o najmu. Vidjeti Skorupan Wolff; Padovan: *Ugovor o vezu de lege ferenda op. cit. bilj. 7, str. ...*

²² Ovdje napominjemo da smo *de lege ferenda*, predložili izmjenu u definiciji korisnika jahte sukladno kojemu bi pročišćeni tekst članka 5. stavak 1. točka 32.a) PZ-a glasio: „korisnik jahte odnosno brodice jest fizička ili pravna osoba koja posjeduje jahtu odnosno brodicu kao vlasnik ili temeljem ugovora o zakupu ili ugovora o leasingu, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je korisnik jahte odnosno brodice osoba koja je u upisniku jahti odnosno očevidniku brodica upisana kao vlasnik. Na korisnika jahte odnosno brodice na odgovarajući se način primjenjuju odredbe ovog Zakonika o brodaru.“ Dakle, ako usvojimo predloženu zakonsku terminologiju, kod stalnog veza bi korisnik veza u pravilu bio vlasnik i/ili korisnik brodice ili jahte. Vidjeti Skorupan Wolff; Padovan, *Ugovor o vezu de lege ferenda, op. cit. bilj. 7, str. ...*

odredbe *de lege ferenda* uređivat će i pitanje nadzora plovila na vezu.²³ Obveze korisnika veza detaljno se analiziraju u nastavku.

3. Uporaba veza prema ugovoru i namjeni

Korisnik veza je obvezan vez rabiti prema ugovoru i njegovoj namjeni, a ta obveza eksplicitno izvire iz temeljnog načela ugovornog prava *pacta sunt servanda* implementiranog u domaće obvezno pravo čl. 342. st. 2. ZOO-a kojim je propisano da su sudionici u obveznom odnosu dužni ispuniti svoju obvezu savjesno i u svemu kako ona glasi. Zakonske odredbe *de lege ferenda* implementirat će to temeljno načelo ugovornog prava i u odredbe o ugovoru o vezu na način da će biti propisana obveza korisnika veza da vez rabi prema ugovoru i namjeni, a time će zakon doprinijeti jasnoći odredbi o obvezama i ugovornoj odgovornosti te većoj pravnoj sigurnosti. Zakonsko uređenje ove obveze je važno jer se svrha veza kao predmeta uporabe i način uporabe veza kod ugovora o vezu uvijek ugovaraju. Drugačije je kod ugovora o zakupu ili ugovora o najmu jer zakupodavac ili najmodavac ne moraju znati svrhu zbog koje zakupoprimac uzima stvar u zakup ili najmoprimac u najam. U prijedlogu zakonskog teksta *de lege ferenda* nigdje se ne rabi pojam najam niti zakup mjesta za vez nego se svuda govori o uporabi veza. U praksi postoje prijedori i shvaćanja da se na pomorskom dobru ne mogu sklapati ugovori o zakupu i najmu jer pomorsko dobro nije su sustavu vlasništva, a smije se gospodarski iskorištavati isključivo u skladu s ZPDML, točnije na temelju koncesije.²⁴

Namjena veza je definirana samim pojmom ugovora o nautičkom vezu. Namjena nautičkog veza je njegova uporaba za smještaj određenog plovila i osoba koje na njemu borave. U tom kontekstu treba istaknuti da se pod uporabom veza prema namjeni smatra i poštivanje designirane namjene veza u pogledu pitanja je li uporaba veza ugovorena za privatne svrhe ili komercijalne. Slijedom toga protuugovornom uporabom veza smatra se obavljanje primjerice čarter djelatnosti s plovilom za koje je ugovoreno

²³ Vidjeti Skorupan Wolff, Padovan, *Ugovor o vezu de lege ferenda*, *op. cit.* bilj. 7, str. ... Skorupan Wolff, Petrinović, Mandić: *Berthing contract obligations...* *op. cit.* bilj. 7.

²⁴ O razlici uporabe i korištenja vidjeti opširnije u radovima: Skorupan Wolff, Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.* bilj. 9, str. 326-328, i Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.* bilj. 15, str. 7-8, a u okviru projekta DELICROMAR pitanje najma i zakupa ugovora o vezu bit će predmet posebnog znanstvenog rada.

mjesto za vez ako obavljanje čarter djelatnosti nije ugovoreno kao namjena veza.²⁵

Opći uvjeti ugovora u pravilu sadrže odredbu da korisnik veza ne smije vez rabiti za smještaj drugog plovila od onog za koje je sklopljen konkretan ugovor o vezu. Takva poslovna praksa je uobičajena kada je riječ o ugovoru o vezu koji marine sklapaju sa fizičkim osobama. Naime, treba naglasiti da je bitan sastojak svakog ugovora o vezu kojeg marina sklapa s korisnikom veza koji je fizička osoba, individualno određena jahta ili brodica, pa prema tome uporaba veza prema namjeni znači obvezu korisnika veza da vez rabi za privez plovila navedenog u ugovoru. Ova obveza korisnika veza korespondira s obvezom pružatelja veza prema kojoj je on dužan ustupiti na uporabu vez koji je ispravan i siguran, a njegove kondicije trebaju biti prilagođene upravo konkretnom plovilu koje je predmet ugovora.

Drugačija je poslovna praksa kada je riječ o ustupanju vezova čarter kompanijama. Uobičajeno je da marina ustupa više vezova ili cijeli gat ili dio gata čarter kompaniji koja vezove koristi za smještaj svoje čarter flote. Stranke tada ugovaraju da čarter kompanija kao korisnik veza može slobodno raspoređivati plovila na vezove koje na temelju ugovora o vezu ima na korištenju, a sastavni dio ugovora je popis čarter flote koja je na vezovima u marini. Uređenje međusobnih odnosa između marine i čarter kompanije kao korisnika veza treba biti ugovorom razrađeno u tome smislu, a osim razrade odredbi o namjeni veza to uključuje i definiranje ostalih obveza stranaka, primjerice stranke mogu ugovoriti da će nadziranje plovila u čarteru vršiti mornarska službe čarter kompanije i sl.

Slijedom toga, kada je riječ o ugovoru o vezu između marine i fizičke osobe smatra se da korisnik veza nije ovlašten rabiti vez za drugu jahtu ili brodicu od one za koju je sklopljen ugovor o vezu, u protivnom riječ je o kršenju obveze uporabe veza prema ugovoru. Takav zaključak proizlazi iz tumačenja namjene veza koja se iščitava iz zakonskih odredbi *de lege ferenda* i to iz zakonske definicije ugovora o vezu koja određuje objektivno bitne sastojke ugovora te aktualne poslovne prakse i općih uvjeta ugovora. Drugačija je poslovna praksa kad ugovor o vezu sklapa marina s čarter kompanijom, jer marine u pravilu ovlašćuju čarter kompanije kao korisnike vezova da na vez raspoređuju različita plovila koje imaju u svom posjedu.

Opći uvjeti ugovora marina posebno apostrofiraju da korisniku veza nije dopušteno prepustiti vez na uporabu trećima, a proskribirajuću odredbu kogentne pravne prirode u pogledu prepuštanja veza trećima na uporabu sadrži

²⁵ Skorupan Wolff, Padovan, *Ugovor o vezu de lege ferenda*, *op. cit.* bilj. 7, str. ...

i nacrt zakonskih odredbi o ugovoru o vezu. Riječ je o tome da je korisniku veza zabranjeno trgovanje s vezom, znači komercijalno eksploatiranje veza na način da se pojavljuje u ulozi osobe koja ustupa vez trećemu na uporabu uz naknadu. Drugim riječima, nije dopušten tzv. podnajam veza. Smisao ovog zakonskog rješenja i odredbe općih uvjeta ugovora je jasan i on proizlazi iz posebnosti ugovora o vezu. Specifičnost pravnog položaja pružatelja usluge veza jest da on treba imati valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu. U pogledu vezova u moru i suhih vezova na pomorskom dobru takva zabrana uvjetovana je upravnopravnim odredbama o gospodarskom korištenju pomorskog dobra (Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama, čl. 2, 6, 7, 16 i drugi)²⁶, a u pogledu djelatnosti pružanja usluge veza upravnopravni propisi o pružanju usluga u nautičkom turizmu ograničavaju mogućnost bavljenja takvom djelatnošću samo pružateljima usluge koji ispunjavaju posebno propisane uvjete (Zakon o pružanju usluga u turizmu, čl. 84.-89.).^{27 28} Zbog toga se po prirodi stvari korisnik veza prepuštajući vez trećemu na uporabu ne može naći u ulozi (pod)pružatelja usluge veza jer se ne radi samo o ispunjavanju privatnopravnih obveza koje pružatelj usluge veza preuzima sklapanjem ugovora o vezu, već su posebno važne njegove javnopravne ovlasti u pogledu upravljanja lukom, redom u luci i sigurnosti plovidbe. Znači, pružatelj usluge veza ne može ugovorom o vezu kao građanskopravnim ili trgovačkim ugovorom sklopljenim s korisnikom veza prenijeti na korisnika veza vršenje javnopravnih ovlaštenja koja je on stekao, niti ga može ovlastiti da eksploatira vez na način da ugovorom o vezu s njim ugovori da korisnik veza može tržiti s vezom i davati vez na uporabu trećim osobama. Ovlaštenje za obavljanje te djelatnosti može se pribaviti samo u posebnim upravnim postupcima u okviru kojih se stječe valjana pravna osnova za obavljanje djelatnosti pružanja usluge sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu. Drugačije je sa ugovorom o najmu i zakupu jer se najmoprimac može naći u ulozi podnajmodavca ili zakupoprimac u ulozi podzakupodavca, a ZOO u odredbama kojima normira ova dva ugovora propisuje posebne odredbe o podzakupu (čl. 537.-540. ZOO-a) i podnajmu (čl. 567. -569. ZOO-a). Dakle, uporabi veza prema ugovoru i

²⁶ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine broj 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011 i 56/2016, u nastavku: ZPDML.

²⁷ Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine broj 130/2017, u nastavku ZPUT.

²⁸ Skorupan Wolff; Padovan: *Ugovor o vezu* de lege ferenda, *op. cit.* bilj. 7, str. ...

namjeni imanentna je zabrana prepuštanja veza trećoj osobi na uporabu, i to bez obzira je li ono naplatno ili besplatno. Slična situacija postoji i kada je riječ o zakupu poljoprivrednog zemljišta u državnom vlasništvu. Zakon o poljoprivrednom zemljištu²⁹ kogentnim odredbama čl. 41. st. 1. i 2. propisuje da zakupnik ne može prenijeti svoja prava i obveze iz ugovora o zakupu na drugu osobu te da se poljoprivredno zemljište u vlasništvu države dano u zakup ne može dati u podzakup, odnosno zakupnik ne može zakupljeno poljoprivredno zemljište dati u zakup trećoj osobi.

U praksi se općim uvjetima ugovora u pravilu propisuje da korisnicima veza nije dopušteno koristiti u komercijalne svrhe bilo koji dio luke, objekata, plovila ili vozila koja se nalaze unutar ili na posjedu marine, osim ako za takvu vrstu djelatnosti eventualno ne postoji poseban ugovor s marinom. Ugovaranje eksploatacije dijelova luke u komercijalne svrhe je poseban pravni posao koji ima drugačiji predmet ugovora te obveze stranaka od ugovora o vezu. Stoga se njegov sadržaj uređuje posebnim ugovorom o poslovno tehničkoj suradnji, primjerice s čarter agencijom. Pored toga, protuugovornom uporabom veza smatralo bi se i isticanje obavijesti ili reklama jer se općim uvjetima ugovora navodi da korisnici veza ne smiju to obavljati osim ako korisnik veza za to nema izričitu dozvolu marine kao pružatelja usluge veza.

Uporabom veza protivno ugovoru i namjeni smatralo bi se i poduzimanje bilo kakvih preinaka i dorada na opremi i instalacijama marine jer se neizostavno u općim uvjetima ugovora propisuje da korisniku veza takve intervencije nisu dopuštene. Razumljiv je razlog zašto se ovakve klauzule uvrštavaju u opće uvjete ugovora. Primarno je riječ o zaštiti sigurnosti u marinama, zaštiti od požara, zaštiti tehničkih standarda ispravnosti i sigurnosti veza, lučkih postrojenja i sl. Ovdje također vrijedi, prethodno istaknuti argument da je isključivo marina kao koncesionar i pružatelj usluge veza odgovorna za sigurnost i ispravnost veza i infrastrukture marine, pa tako i za svu opremu i instalacije. Stoga bi bilo u izravnoj suprotnosti sa cijelim konceptom ugovora o vezu i podjelom uloga pružatelja usluge veza i korisnika veza kada bi korisnik veza mogao vršiti dorade i preinake na vezu ili opremi i instalacijama marine ili davati vez u „podnajam“ trećim osobama.

Nacrt novih zakonskih odredbi o ugovoru o vezu posebno govori o ponašanju korisnika veza u ispunjavanju obveze uporabe veza prema ugovoru i namjeni. Propisano je da je korisnik veza dužan vez rabiti sa stupnjem pozornosti dobrog gospodarstvenika, odnosno dobrog domaćina.³⁰ Standard

²⁹ Zakon o poljoprivrednom zemljištu, Narodne novine broj 20/2018.

³⁰ O pažnji dobrog gospodarstvenika odnosno dobroga domaćina govori ZOO u općim načelima (čl. 10. ponašanje u ispunjavanju obveza i ostvarivanju prava), a navedene odredbe čl. 10 ZOO-a stupnjeve

pažnje dobrog domaćina odnosi se na fizičke osobe bez posebnih svojstava trgovca ili stručnjaka i od njih se zahtijeva postupanje s pozornošću zamišljene, a ne stvarne prosječno pozorne fizičke osobe u obavljanju istih poslova. Standard pažnje dobrog gospodarstvenika odnosi se na gospodarstvenike npr. obrtnike, trgovce pojedince i trgovačka društva i od njih zahtijeva postupanje s pozornošću zamišljenog dobrog gospodarstvenika.³¹ Kriteriji pozornosti dobrog domaćina odnosno dobrog gospodarstvenika postavljeni su objektivno, a ne subjektivno. To znači da se pri ocjeni o tome je li određena osoba postupala sa zahtijevanom pozornošću, ne promatraju osobna svojstva, pozornost i okolnosti u kojima se nalazi ta osoba, odnosno pozornost s kojom ta osoba inače postupa, nego se promatra apstraktna, objektivna pozornost dobrog domaćina, gospodarstvenika ili stručnjaka.³² Dakle, od korisnika veza kao fizičke osobe koja plovilo rabi za osobne potrebe očekuje se standard pažnje dobrog domaćina, dok se od korisnika veza pravne osobe, obrtnika ili trgovca pojedinca koji plovilo koristi za komercijalne svrhe (primjerice čarter kompanija) očekuje standard pažnje dobrog gospodarstvenika.

Redaktori zakona smatraju da korisnikovo nepoštivanje načela uporabe veza prema ugovoru i namjeni iznimno važno za ugovorni odnos stranaka, pa nacrt zakonskih odredbi o ugovoru o vezu to pitanje dodatno razrađuje. Osnovna teza od koje redaktori polaze je da se protuugovorna uporaba veza i uporaba veza protivno njegovoj namjeni smatra kršenjem ugovora, međutim, to kršenje ugovora ne proizvodi automatski pravne posljedice na ugovorni odnos stranaka. Naime, u praksi je najčešće dovoljno da pružatelj usluge veza ukaže korisniku veza na kršenje njegovih obveza te ga opomene i zatraži od njega da prestane kršiti spomenute obveze, a nakon toga stranke nastavljaju sa ispunjavanjem ugovora i u zajedničkom interesu je da ugovor ostane na snazi. Drugačiji je slučaj, ako korisnik veza i nakon opomene pružatelja usluge veza rabi vez protivno ugovoru ili njegovoj namjeni, osobito ako neovlašteno prepušta drugome uporabu veza. U tom slučaju, nacrt zakona pružatelju usluge veza daje pravo da raskine ugovor o vezu, a ima pravo i na naknadu štete. Znači, tek ponovljeno kršenje ovih obveza, znači i nakon opomene ima značajne pravne posljedice na ugovorni odnos stranaka. Također, opomena se predviđa i iz razloga lakšeg dokazivanja da je korisnik veza kršio spomenute

pažnje propisuju kao *lex generalis* koji se primjenjuje kada posebnim propisom nije za određene kategorije osoba određen neki drugi stupanj pažnje.

³¹ Gorenc V.; Belanić L.; Momčinović H.; Perkušić A.; Pešutić A.; Slakoper Z.; Vukelić M.; Vukmir B., *Komentar zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014., str. 23.

³² *Ibid*, str. 22 i 23.

obveze, a to znači da se pružatelj usluge veza dužan usprotiviti uporabi veza protivno ugovoru i namjeni i evidentirati propust korisnika veza.³³

Važno je naglasiti da pravo na raskid ugovora jednostranom izjavom pružatelj usluge veza ne stječe *ex lege* čim korisnik veza rabi vez protivno ugovoru nego je za njegov nastanak nužno da korisnika veza opomene, a ovaj da nastavi s protuugovornom uporabom i nakon toga.³⁴ U teoriji se nemogućnost trenutnog jednostranog raskida, odnosno nužnost prethodnog opominjanja tumači kao svojevrstu logičku izvedenicu općeg pravila o dužnikovu pravu na naknadni rok za ispunjenje obveze iz čl. 362. st. 1. i 2. ZOO-a.³⁵ Ugovor je raskinut čim korisnik veza primi izjavu o raskidu, jer se u nedostatku posebnog pravila primjenjuje opće pravilo o vremenu nastanka učinaka izjava volje u trenutku kad ih adresat primi.³⁶ Podrazumijeva se da pravila o odgovornosti korisnika veza za štetu treba primijeniti i u slučaju štete zbog njegova neispunjenja obveze postupanja s potrebnom pozornošću.³⁷

Važno je da prema prijedlogu zakonskih odredbi odgovornost korisnika veza za štetu koja može nastati zbog protuugovorne uporabe i uporabe kojoj vez nije namijenjen, postoji neovisno je li vez rabio on ili neka osoba po njegovu nalogu ili bilo koja druga osoba kojoj je on prepustio plovilo na uporabu ili korištenje. U ovom kontekstu pod drugim osobama prvenstveno se misli na osobe koje rabe plovilo uz suglasnost korisnika veza, na najmoprimce i zakupoprimce plovila, serviseri, brodopopravljače te osobe koje je vlasnik odnosno korisnik plovila ovlastio da čuvaju ili nadziru plovilo. *De lege lata*, takva pravila o odgovornosti korisnika veza iščitavaju se iz općih uvjeta ugovora koji propisuju da marina ne odgovara za štete koje su uzrokovali serviseri, kooperanti, punomoćnici vlasnika plovila i treće osobe neovisno jesu li uz dopuštenje pružali usluge u krugu marine. Znači, za njihova djela ili propuste u kontekstu ugovora o vezu i obveze poštivanja ugovorene namjene i načina uporabe veza odgovoran je korisnik veza koji je ovlastio odnosno opunomoćio treće osobe za uporabu ili korištenje plovila ili za obavljanje poslova na plovilu.

Prema pravnom okviru *de lege lata* na ugovorni odnos stranaka primjenjuju se odredbe čl. 342. - 349. ZOO-a o odgovornosti za štetu zbog povrede

³³ Skorupan Wolff; Padovan: Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.* bilj. 7, str. ...

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Gorenc, *et al.*, *op. cit.* bilj. 31, str. 891 i 892 i Skorupan Wolff; Padovan: Ugovor o vezu *de lege ferenda*, *op. cit.* bilj. 7, str. ...

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Takvo stajalište podupire pravna teorija kada je riječ o ugovoru o zakupu, *ibid.*

ugovora, a podredno opća pravila o odgovornosti za štetu. Slijedom toga korisnik veza je odgovoran za štetu koja je marini nastala zbog protuugovorne uporabe veza.

4. Opremanje i održavanje plovila i opreme

Obveze stranaka iz ugovora o vezu izbalansirane su na način da marina preuzima brigu o vezu, a korisnik veza o plovilu koje je predmet ugovora o vezu. Znači, koncepcijski gledano obveza opremanja, održavanja i čuvanja plovila i opreme je na strani korisnika veza. Zbog toga što je u praksi često prisutno nerazumijevanje te divergentan pristup poimanju odgovornosti za čuvanje plovila na vezu posebno treba naglasiti da je dužnost korisnika veza, a ne marine, da čuva plovilo i njegovu opremu te ga održava u dobrom i ispravnom stanju za vrijeme trajanja ugovora o vezu. Naime, bilo je primjera u praksi da je ugovor o vezu dobivao pogrešne konotacije ugovora o ostavi jer su sudovi zaključivali da je marina odgovorna za čuvanje plovila na vezu te su na ugovorni odnos stranaka primjenjivali odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi. S druge strane, analiza općih uvjeta ugovora hrvatskih marina pokazuje da se pružatelji usluge veza u pravilu ograđuju od preuzimanja obveze čuvanja plovila na vezu i isključuju primjenu odredbi ZOO-a o ostavi na ugovor o vezu.³⁸ Za razliku od ugovora o ostavi prema kojem je gospodarska svrha ugovora i središnja i osnovna obveza i zadaća ostavoprimca čuvanje predmeta ostave te se smatra da ugovor o ostavi uopće nije ni nastao ako ostavoprimac nije preuzeo obvezu čuvanja, kod ugovora o vezu čuvanje plovila nije objektivno bitan sastojak ugovora o vezu, pa je opremanje, održavanje i čuvanje plovila zadaća vlasnika i korisnika plovila, odnosno korisnika veza, a ne marine.

Smatramo važnim i korisnim za poslovnu praksu da nacrt zakona jasno artikulira opremanje i održavanje plovila kao obvezu korisnika veza jer će se na taj način izbjeći neželjene konotacije koje je ugovor o vezu nerijetko dobivao u praksi i na taj će se način prevladati nejedinstvena sudska praksa i pravna nesigurnosti u pogledu tumačenja ove obveze i odgovornosti za njezino ispunjenje.

Opći uvjeti ugovora, kao i nacrt zakona određuju opseg i doseg ove obveze korisnika veza. Održavanje plovila i opreme uključuje: a) održavanje jahte ili brodice i njezine opreme u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti

³⁸ Opširno o problemu čuvanja u radu: Skorupan Wolff, Padovan: *Postoje li elementi ostave... op. cit.* bilj. 9, str. 313-353.

za plovidbu sukladno važećim propisima³⁹ i b) opremanje jahte ili brodice kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima te njihovo održavanje za sve vrijeme trajanja ugovora o vezu.

Pojedini opći uvjeti ugovora detaljnije razrađuju koju opremu plovilo mora imati, pa se govori o obvezama opskrbljivanja plovila odgovarajućom specifičnom opremom: kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima, protupožarnim sredstvima koja će efikasno djelovati na samom plovilu, barem jednim sustavom za automatsko gašenje požara u motornom prostoru, eko-spužvom u kaljuži broda ili sličnom napravom koja prikuplja onečišćenja koja mogu nastati kao posljedice tehničke mane ili neodržavanja plovila, a sustavom pražnjenja mogu dospjeti neposredno u more i sl. Nerijetko se propisuje da marina može tražiti dodatna protupožarna sredstva ukoliko smatra da postojeća nisu dovoljna. Kondicije koje marine spominju u svojim općim uvjetima ugovora u naravi predstavljaju propisivanje standarda opremljenosti plovila koji se zahtijevaju od korisnika veza. Konzekvence za korisnike vezova u slučaju nepoštivanja odredbi općih uvjeta ugovora koje govore o obvezi opremanja plovila odgovarajućom specifičnom opremom su značajne. Ako postoji uzročna veza između nastanka štete i neopremljenosti i/ili neodržavanosti plovila i određene opreme može se tumačiti da korisnik veza nije vodio odgovarajuću brigu o plovilu i opremi kao dobar domaćin odnosno dobar gospodarstvenik.

Opremanje plovila u pravilu je jednokratna obveza koja treba biti ispunjena do početka primjene ugovora o vezu, međutim, ona s održavanjem plovila i opreme čini jedinstvenu i cjelovitu obvezu korisnika veza. To znači, da korisnik veza nije dužan samo opremiti plovilo te ga ostaviti na vezu u dobrom stanju

³⁹ Sposobnost brodice i jahte za plovidbu definirana je u čl. 111. PZ-a. Za potrebe predmetne analize važno je istaknuti da je brodice ili jahta sposobna za plovidbu u određenim područjima plovidbe i za određenu namjenu ako udovoljava odredbama PZ-a, propisa donesenih na temelju PZ-a i Tehničkim pravilima u svezi sa sigurnošću ljudskih života, brodice ili jahte i imovine, sprečavanjem onečišćavanja pomorskog okoliša uljem, štetnim tvarima, otpadnim vodama i smećem, zaštitom morskog okoliša od štetnog djelovanja sustava protiv obraštanja trupa, zaštitom na radu, smještajem posade i putnika na jahti ili brodici, sprečavanjem onečišćenja zraka, uvijek i za prijevoz putnika. Pored toga, brodice ili jahta je sposobna za plovidbu i ako brodicom ili jahtom upravlja osoba s odgovarajućom svjedodžbom, odnosno uvjerenjem o osposobljenosti, te ako ima najmanji propisan broj članova posade s odgovarajućim svjedodžbama, odnosno uvjerenjima o osposobljenosti koji brodice ili jahta mora imati za sigurnu plovidbu, ako je smještaj i broj ukrcanih osoba u skladu s odredbama i uvjetima navedenim u ispravama, zapisima, knjigama i odobrenoj tehničkoj dokumentaciji brodice ili jahte (PZ, čl. 111.). Sposobnost za plovidbu jahte utvrđuje Hrvatski registar brodova kao priznata organizacija, a za brodicu lučka kapetanija, obavljanjem tehničkog nadzora i posvjedočuje izdavanjem odgovarajućih isprava, zapisa i knjiga u skladu s odredbama Tehničkih pravila i drugih propisa donesenih na temelju PZ-a. Sposobnost za plovidbu brodice ili jahte prema odredbama članka 111. PZ-a provjerava se inspekcijskim nadzorom. Naravno, navedeno vrijedi za brodice i jahte pod hrvatskom zastavom, dok su za strane brodice i jahte standardi sposobnosti za plovidbu te njihov tehnički nadzor uređeni propisima njihove države zastave. Padovan; Skorupan Wolff, *Učinak potonuća...*, op. cit. bilj. 10, str. 161.

već je dužan brinuti o njegovom čuvanju i održavanju kontinuirano za sve vrijeme boravka plovila u marini. Trajanje obveze čuvanja i održavanja plovila i opreme proteže se na cijelo vrijeme trajanja ugovora o vezu. To je posebno važno naglasiti zato što korisnik veza ne boravi na plovilu čitavo vrijeme trajanja ugovora o vezu, štoviše on je u pravilu odsutan u onom dijelu godine u kojem ne traje nautička sezona. Upravo zbog toga, naglašava se važnost kvalitete konopa i druge opreme te ispravnosti i održavanosti plovila kao važne pretpostavke za uspješno ispunjavanje ugovora o vezu. Plovilo mora biti ispravno i adekvatno opremljeno tako da može odolijevati posebnim uvjetima kojima je na vezu izloženo (udari vjetra, sol, vlaga, kiša, smrzavanje i sl.).

Iako su obveze stranaka iz ugovora o vezu jasno raspoređene i nedvojbeno je da o održavanju jahte ili brodice i njezine opreme treba brinuti korisnik veza, u općim uvjetima ugovora i nacrtu zakona ova obveza korisnika veza dodatno se razrađuje i prilagođava posebnostima koje prate ugovorne odnose stranka iz ovog posla i cilju ugovora o vezu te posebnostima veza u moru i plovila. Naime, zbog specifičnosti plovila kao predmeta ugovora, njegove tehničke složenosti, činjenice da korisnik veza obično živi u drugom gradu ili državi i zbog prirodnih uvjeta kojima su izložena plovila na vezu, nužno je da marine imaju odgovarajuće ingerencije u odnosu na plovilo u pogledu njegove sigurnosti te sigurnosti drugih plovila, života i zdravlja ljudi, okoliša i luke.

Općim uvjetima ugovora, odnosno ugovorima o vezu, a to čini i nacrt zakona, marinama se daje ovlaštenje da bez pitanja i odobrenja korisnika veza interveniraju ako su potreba hitna i nepredviđena činjenja. Primjerice, ako je došlo do oštećenja ili istrošenosti konopa za privez, bokobrana ili ako oni iz bilo kojeg razloga nisu odgovarajuće kvalitete ili su lošem stanju ili nedostaju. U tom slučaju, marina može bez da prethodno obavijesti korisnika veza na njegov trošak supstituirati konope za privez i bokobrane ili opremiti jahtu ili brodicu konopima i bokobranima ako oni nedostaju, a marina to čini na trošak korisnika veza. Marina u ovom slučaju ne nastupa kao poslovođa bez naloga već za to ima izričito ovlaštenje u ugovoru (općim uvjetima ugovora), a također takvo ovlaštenje će proizlaziti i iz zakonskih odredbi *de lege ferenda* koje će se kao *lex specialis* primjenjivati na ugovor o vezu. Svrha ovakvog zakonskog rješenja *de lege ferenda* te ugovorne odredbe u općim uvjetima ugovora izravno je u funkciji zaštite sigurnosti tog plovila ali i drugih plovila u marini te omogućuje efikasno ispunjavanje ugovora o vezu. Riječ je o činjenjima koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite plovila od oštećenja ili uništenja, održavanja 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. Zbog veće pravne sigurnosti, jasnije raspodjele prava i obveza i što funkcionalnijeg ispunjavanja ugovora o vezu, nacrt zakona propisuje, osim mjera usmjerenih na opremanje plovila kvalitetnim konopima ili njihovu zamjenu na trošak korisnika veza, da je marina ovlaštena poduzimati i sva druga hitna nepredviđena činjenja koja se odnose na plovilo i bez prethodne suglasnosti korisnika veza, a ako zbog njihove hitnosti nije mogao pribaviti tu suglasnost.⁴⁰

Treba istaknuti da i kada takvo ovlaštenje marine ne bi bilo ugovoreno i predviđeno općim uvjetima ugovora marine i zakonom *de lege ferenda* ono bi proizlazilo iz javnih ovlasti koje marine imaju. Naime, marina je u okviru ispunjavanja svoje obveze održavanja reda u luci, uvijek ovlaštena poduzeti hitna i nepredviđena činjenja koja se odnose na plovilo, a koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete na samom plovilu te sprječavanje ugroze ostalih plovila, ljudskih života, okoliša i infrastrukture luke.

Međutim, promatrajući s trgovačkopravnog, odnosno građanskopravnog aspekta treba jasno istaknuti da se opseg obveza marine definira ugovorom i općim uvjetima ugovora te da je slijedom toga marina obvezna poduzimati primarno ono što je ugovoreno, a ne odgovara za štete za koje je ugovorom isključena odgovornost marine.

Važno je istaknuti da se u svim dostupnim općim uvjetima ugovora hrvatskih marina predviđa ugovorno isključenje odgovornosti marine za štete nastale kao posljedica pucanja privezne užadi koja pripada plovilu, kao i štete nastale kao posljedica nepažnje korisnika veza, krivog i nestručnog postupka od strane vlasnika broda, posade ili drugih osoba na brodu, neodržavanja, zapuštenosti ili dotrajalosti plovila ili opreme. Znači, u općim uvjetima ugovora hrvatskih marina se jasno određuje kakve su reperkusije na ugovornu odgovornost stranaka ako korisnik veza ne ispuni obvezu opremanja plovila kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima te ako ne održava plovilo i njegovu opremu. Primjerice, ako dođe do oštećenja ili uništenja plovila iz razloga što plovilo nije bilo opremljeno odgovarajućim konopima i bokobranima, marina neće biti odgovorna za nastalu štetu a korisnik veza koji svoje plovilo nije adekvatno opremio ili održavao odgovarat će za tako nastalu štetu marini te ostalim korisnicima vezova u marini na čijim je plovilima ili stvarima šteta na taj način prouzročena. Takvo ugovorno isključenje odgovornosti marine čini se da ogovara specifičnostima

⁴⁰ Vidjeti *infra* Obveze korisnika veza u slučaju nepovoljnih promjena u stanju plovila i/ili opasnosti za plovilo.

ugovora o vezu i doprinosi pravednijoj raspodjeli obveza stranaka, a njihovo ispunjavanje služi cilju zbog kojeg se ugovor sklapa.

Prema nacrtu novih zakonskih odredbi o ugovoru o vezu zanemarivanje održavanja plovila predviđa se kao razlog za raskid ugovora o vezu. Pored toga, marina ima pravo i na naknadu štete, riječ je primjerice o šteti koja nastane lučkim postrojenjima, infrastrukturi, drugim plovilima i sl. Time je posebno naglašena važnost obveze održavanja plovila i njegove opreme. Jasno je zašto redaktori zakona predviđaju te dvije prilično stroge sankcije za korisnika veza. Plovilo koje vlasnik odnosno korisnik veza zanemaruje i ne održava postaje ozbiljan problem za marinu jer nerijetko postaje prijetnja sigurnosti, a ako se zanemarivanje nastavi takvo plovilo faktično postaje napušteno plovilo.⁴¹ Upravo da bi se pravodobno spriječilo nastupanje težih posljedica za sigurnost marine i drugih plovila, ali i radi efikasnog komercijalnog iskorištavanja vezova od strane marine, nacrtom zakona marini se daje mogućnost da jednostrano raskine ugovor o vezu. Pružatelj usluge veza *de lege ferenda* ima pravo zadržati plovilo radi potpunog namirenja svih tražbina iz ugovora o vezu te tražbina nastalih u vezi boravka i zadržanja plovila na vezu nakon raskida ugovora o vezu.

5. Plaćanje naknade za vez

Ugovor o vezu je naplatni pravni posao, a naknada za vez je objektivno bitan sastojak ugovora o vezu. Sa stajališta marine plaćanje naknade za vez je osnovna gospodarska svrha sklapanja ugovora o vezu stoga se u općim uvjetima ugovora i/ili ugovorima čiji su marine sastavljači prilično detaljno razrađuje pitanje plaćanja naknade za vez. U praksi nema primjera da se stranke nisu suglasile o visini naknade za vez i rokovima dospijeca njezinog plaćanja. Najčešće marine kao sastavljači ugovora o vezu u ugovoru upućuju na svoje cjenike koji su javno objavljeni. Naime, pružatelji usluge veza su

⁴¹ Padovan i Skorupan Wolff navode: „Pojam napuštenog plovila u ovom kontekstu nije kao takav posebno definiran domaćim pravom, već je kao izraz uvriježen u svakodnevnom jeziku prakse, a misli se na brodice i jahte koje se nalaze u marinama na vezu u moru ili na suhom vezu, čiji su vlasnici odnosno korisnici protekom vremena postali nepoznati ili nedostupni, za koje više nitko ne plaća naknadu za vez i druge usluge marine, i općenito o kojima jednostavno više nitko ne brine. Dakle, u ovom kontekstu pojam napuštenog plovila nema konotacije napuštene stvari kao ničije stvari (*res derelicta* i *res nullius*) u stvarnopravnom smislu, već se primarno odnosi na činjenično stanje stvari. Naime, s obzirom da su plovila podložna sustavu javnog upisa, napuštanje vlasništva nije samo faktično pitanje napuštanja posjeda stvari u namjeri odreknuća od vlasništva, već i formalnopravno pitanje upisa u knjigama.“ Vidi Padovan A. V.; Skorupan Wolff V.: Zakonska rješenja *de lege ferenda* za napuštena plovila u marinama, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str

prema odredbi čl. 6. st. 1. t. 1. ZPUT dužni objavljivati uvjete, sadržaj i cijenu svake pojedine usluge, a to znači da je visina naknade za vez uvijek odrediva.

Rezultati istraživanja poslovne prakse hrvatskih marina pokazuju da se i rok plaćanja naknade za vez uvijek jasno fiksira. Kada je riječ o stalnom vezu, stranke ugovora o vezu u pravilu ugovaraju da je korisnik veza dužan platiti cjelokupni iznos naknade za vez unaprijed, znači prilikom sklapanja ugovora. Neke marine u ugovoru određuju obračunsko razdoblje za uporabu stalnog veza, primjerice prema poslovnoj praksi nekih hrvatskih marina obračunsko razdoblje započinje 1. travnja tekuće godine, a završava 31. ožujka sljedeće godine. Iako je i rok plaćanja naknade za vez u ugovoru gotovo uvijek određen, nacrt zakonskih odredbi, s ciljem da izbjegne nastajanje pravne praznine u nedostatku odgovarajućih ugovornih utanačenja, predviđa dispozitivne zakonske odredbe koje govore o roku plaćanja naknade za vez. Zakonskim odredbama *de lege ferenda* propisuje se da je u nedostatku ugovorne odredbe o rokovima plaćanja korisnik veza dužan platiti naknadu za vez kako je uobičajeno u mjestu u kojem se vez nalazi. Znači, prema zakonskom uređenju *de lege ferenda* rok plaćanja naknade za vez nije objektivno bitan sastojak ugovora o vezu, a to znači da ga općim uvjetima ugovora i/ili ugovorima o vezu stranke mogu odrediti kao subjektivno bitan sastojak.

De lege lata u pogledu pitanja ispunjenja ove ugovorne obveze primjenjuju se pravila ZOO-a koja govore o ugovornoj odgovornosti.

Nove odredbe nacrtu zakona posebno razrađuju pravne posljedice koje nastupaju ako korisnik veza ne ispunji ili neuredno ispunji ovu obvezu. Predviđeno je da neplaćanje naknade za vez ili neuredno ispunjavanje ove obveze predstavlja zakonom predviđeni otkazni razlog. Smatra se da je korisnik veza povrijedio obvezu plaćanja naknade za vez ako je dva uzastopna roka u zakašnjenju ili ako nije platio znatan dio naknade za vez. S obzirom na opisanu poslovnu praksu jednokratnog plaćanja prilikom sklapanja ugovora o vezu, u praksi najčešće neće biti relevantno zakašnjenje s plaćanjem dva uzastopna roka, ali primjenjivat će se onaj dio odredbe koji govori o pravu pružatelja usluge veza na otkaz ugovora ako je korisnik veza u zakašnjenju s plaćanjem znatnog djela naknade za vez. U tom slučaju pružatelj usluge veza može otkazati ugovor bez pridržavanja otkaznog roka. Redaktori zakona predviđaju da ugovor ostaje na snazi ako korisnik veza plati iznos dužne naknade za vez prije nego mu je otkaz priopćen. Ovakvo rješenje je u općem i zajedničkom cilju stranaka, a on je da se ugovor o vezu održi na snazi i nastavi ispunjavati. Pri tome, korisnik veza koji zakasni s ispunjenjem svoje

obveze plaćanja naknade za vez duguje, pored glavnice i zatezne kamate sukladno odredbi čl. 29. st. 1. ZOO-a.

6. Druge obveze korisnika veza koje uobičajeno sadrže opći uvjeti ugovora i/ili ugovori

Osim triju glavnih obveza korisnika veza koje su prethodno detaljno protumačene, ugovori o vezu u poslovnoj praksi hrvatskih marina predviđaju i druge obveze korisnika veza. U nastavku se analiziraju ostale obveze korisnika veza uz tumačenje značenja i domašaja pojedinih ugovornih obveza i to u kontekstu pravnog okvira *de lege lata* i *de lege ferenda* u odnosu na svaku pojedinu obvezu.

6.1. Obavješćavanje o svim okolnostima značajnim za plovilo i njegov boravak u marini

Ugovor o stalnom vezu zahtijeva visok stupanj suradnje između ugovornih stranaka, a to uključuje i pružanje svih relevantnih informacija u vezi plovila i opreme važnih za izvršavanje ugovora o vezu te poduzimanje brojnih aktivnih radnji u pogledu ispunjavanja ugovora.

Primjenom općih načela ZOO-a, osobito onog koje govori o dužnosti suradnje radi potpunog i urednog ispunjenja obveze i ostvarivanja prava u tim odnosima (čl. 5. ZOO), korisnik veza obavezan je obavijestiti marinu o činjenicama od utjecaja na njihov ugovorni odnos. Opći uvjeti ugovora implementiraju to opće načelo obveznog prava i u pravilu propisuju obvezu korisnika veza da marinu obavještava o svim okolnostima od značaja za plovilo i njegov boravak u marini. Svrha ove odredbe ugovora o vezu je naglasiti obvezu korisnika veza da surađuje s marinom, a s druge strane istaknuti važnost i nužnost da marina raspolaže svim potrebnim informacijama u vezi plovila na vezu u marini.

Čl. 348. ZOO govori o odgovornosti zbog propuštanja obavješćavanja druge strane o činjenicama od utjecaja na njihov međusobni odnos. Propisano je da ugovorna strana koja je dužna obavijestiti drugu stranu o činjenicama koje su od utjecaja na njihov međusobni odnos odgovara za štetu koju pretrpi druga strana zbog toga što nije bila na vrijeme obavješćena.

Da bi dužnik, u ovom slučaju korisnik veza, bio odgovoran zbog propuštanja obavješćavanja, njegov propust da obavijesti vjerovnika (marinu)

o činjenicama koje utječu na njihov međusobni odnos mora biti u uzročnoj vezi s nastalom štetom.⁴²

Već prilikom pregovora o sklapanju ugovora o vezu korisnik veza je dužan precizno identificirati plovilo, a svaki ugovor o stalnom vezu sadrži detaljan opis plovila. U predmetu ugovora navode se podaci o plovilu i to: ime, registracijska oznaka, marka, zastava, ukupna duljina, ukupna širina, težina, gaz, godina gradnje, materijal, vrsta (jedrilica, motorna jahta i sl.) tip, snaga i serijski broj motora, podaci o vlasniku i korisniku, a navodi se i podatak obavlja li se jahtom ili brodicom charter djelatnost. Uz potpisani ugovor o vezu korisnik veza dužan je marini predati kopiju dokumenta kojim dokazuje vlasništvo ili drugi naslov koji ga ovlašćuje na posjed plovila, kopiju putovnice ili osobne iskaznice fizičke osobe korisnika veza odnosno fizičke osobe koja korisnika zastupa, odnosno izvod iz registra za pravnu osobu.

Ovi podaci su za marinu važni radi točne identifikacije korisnika veza i sigurnosti da upravo korisnik veza s kojim skalpa ugovor o vezu ima valjan pravni naslov koji ga ovlašćuje da posjeduje plovilo koje je predmet ugovora o vezu. U opće uvjete ugovora neizostavno se uvrštava odredba o obvezi korisnika veza da marinu obavijesti o promjeni vlasništva na plovilu.⁴³ Također, u općim uvjetima ugovora/ugovoru od korisnika veza se zahtijeva da pismenim putem javi promjenu adrese jer će se u suprotnom pošiljka upućena na posljednju poznatu adresu smatrati urednom dostavom. To se odnosi i na promjenu telefonskog broja. Marina ne preuzima odgovornost za štete koje su se mogle spriječiti u slučaju da se uspjelo kontaktirati korisnika veza na posljednji poznati telefonski broj ili adresu.

U podatke o jahti ili brodici koji se obvezno navode u ugovoru o vezu ulazi i broj police obveznog osiguranja i naziv osiguravatelja, osigurana vrijednost, datum do kojeg polica vrijedi, broj police kasko osiguranja i naziv osiguratelja, datum do kojeg vrijedi.⁴⁴ Nadalje, opisuje se stanje plovila, a u opis stanja plovila ulazi i konstatacija o ispravnosti uređaja i opreme. Neki opći uvjeti su dodatno razrađeni, pa se primjerice navodi da je korisnik veza obavezan kod istezanja plovila (posebno kod podizanja plovila na suho) upozoriti na opremu na podvodnom dijelu plovila i dati točne podatke o naravi i položaju te opreme u svrhu izbjegavanja nastanka štete. Stoga, propust u pružanju

⁴² Crnić Ivica, *Zakon o obveznim odnosima, napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*, Organizator, Zagreb, 2010., str. 578.

⁴³ Opširnije *infra* Obveze korisnika veza u slučaju prestanka vlasništva na plovilu koje je predmet ugovora o vezu.

⁴⁴ Opširnije *infra* Osiguranje plovila.

relevantnih informacija o plovilu i njegovu stanju može ići isključivo na štetu korisnika veza.⁴⁵

Dužnost obavješćavanja marine o svim okolnostima značajnim za plovilo i njegov boravak u marini podrazumijeva i obvezu korisnika veza da marinu informira o planiranim servisnim radovima radi ishoda potrebnih odobrenja za obavljanje takvih radova na prostoru marine. Drugim riječima, marine u svojim općim uvjetima ugovora određuju da korisnicima veza nije dozvoljeno bez odobrenja marine vršiti radove na prostoru marine od strane trećih osoba koje nemaju važeći ugovor o poslovno tehničkoj suradnji s marinom. Više je razloga zbog kojih se korisnicima vezova nameće ova obveza. U pitanju su razlozi sigurnosti, primjerice sprječavanje nastanka požara, onečišćenja i sl. Naime, marine kao koncesionari luke odgovaraju za sigurnost marine, plovila, zaštitu od onečišćenja i sl., pa one ugovorima o poslovno-tehničkoj suradnji koje sklapaju s osobama ovlaštenim za obavljanje serviserskih, brodopopravljačkih i sličnih radova u marini, nameću obvezu poštivanja svih standarda sigurnosti i ekološke zaštite. Iz tih razloga je korisnicima veza zabranjeno da bez znanja marine samoinicijativno ugovaraju obavljanje serviserskih i sličnih poslova u marini. Pored toga, postoje i komercijalni razlozi jer ukoliko korisnik veza želi koristiti usluge osoba koje nemaju sklopljen ugovor s marinom, a marina na to pristane, pravna ili fizička osoba koja obavlja radove na plovilu dužna je ishoditi od marine dopusnicu za obavljanje takve komercijalne djelatnosti na prostoru marine (pomorskog dobra) te platiti paušalnu naknadu za korištenje resursa marine (električna energija, voda, sanitarije i drugo).

6.2. Osiguranje plovila

Marine u pravilu za sklapanje ugovora o stalnom vezu uvjetuju da plovilo koje je predmet ugovora o vezu bude osigurano od građanske odgovornosti za štete učinjene trećim osobama, drugim plovilima i marini koje bi mogle nastati u vezi uporabe ili korištenja plovila. Marine zahtijevaju da je plovilo osigurano i za slučaj gubitka ili oštećenja plovila, njegovih strojeva i opreme prema uobičajenim uvjetima punog pokrića pomorskog kaska.⁴⁶ Općim

⁴⁵ Također, za obavljanje traženih radova korisnik veza je obavezan dati na uvid tehničku dokumentaciju iz koje se može točno uočiti način rješavanja tehničkog zadatka.

⁴⁶ U pravilu, pružatelj usluge veza neće se zadovoljiti policom tzv. obveznog osiguranja odgovornosti vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte koje je propisano po Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014 (u nastavku: ZOOP), s obzirom da obvezno osiguranje pokriva samo štete koje mogu nastati uslijed smrti ili tjelesne ozljede osoba koje se nalaze izvan osiguranog plovila, isključujući osobe koje se nalaze na nekom drugom plovnom objektu (koje bi hipotetski mogle biti ozlijeđene u sudaru). Dakle, efektivno pokrivena su

uvjetima ugovora propisuje se da osiguranje mora ostati na snazi za čitavo vrijeme trajanja ugovora o vezu, a u suprotnom marina je ovlaštena ugovor o vezu odmah otkazati.

6.3. Pristanak na premještanje plovila

Prema uobičajenoj poslovnoj praksi marine određuju mjesto za vez za pojedino plovilo sukladno svom planu vezova i pravilniku o redu u luci pojedine marine. Međutim, iako je u ugovoru o stalnom vezu mjesto za vez određeno, marine ne nude korisnicima vezova ekskluzivno pravo na uporabu u ugovoru određenog veza. Opći uvjeti ugovora neizostavno sadrže permisivnu odredbu u pogledu premještanja plovila na drugi odgovarajući vez, a to znači da je marina ovlaštena po potrebi, prema svojoj samostalnoj procijeni, premjestiti plovilo na drugi vez u marini, a za to joj nije potrebno odobrenje korisnika veza. Ovakvu poslovnu praksu jedinstveno tumače i sudovi, pa u sudskoj praksi nema evidentiranih slučajeva različitih sudskih presuda u pogledu ovog pitanja. Sudska praksa potvrdila je stajalište da sklapanjem ugovora o uporabi veza korisnik veza ne stječe pravo na uporabu određenog veza, nego pravo da mu marina osigura vez za vrijeme dok se plovilo nalazi u marini.⁴⁷

Ovakva poslovna i sudska praksa proizlazi iz specifičnosti ugovora o vezu i poimanja njegovih bitnih sastojaka. Naime, nije nužno da predmet ugovora o vezu bude određeni individualizirani vez, ali je nužno i bitan je sastojak ugovora preuzimanje obveze davanja na uporabu sigurnog i održavanog veza. U skladu s time, a uvažavajući ustaljenu poslovnu praksu, predlaže se da se zakonom *de lege ferenda* propiše da pružatelj usluge veza može u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja korisnika veza premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez.

štete uslijed tjelesne ozljede ili smrti kupača, daskaša, ili sl. te osoba na obali. Nisu pokrivena štete na imovini trećih osoba. Stoga će pružatelj usluge veza najvjerojatnije uvjetovati da brodica ili jahta bude pokrivena policom dobrovoljnog osiguranja odgovornosti za štete prema trećima do zadovoljavajuće svote osiguranja s širokim opsegom pokrića koji će obuhvatiti sve vrste šteta na imovini i šteta uslijed smrti i tjelesne ozljede trećih osoba, uključujući osobito štete koje bi uporabom ili korištenjem brodice ili jahte mogle nastati samom pružatelju usluge veza ili drugim korisnicima usluge veza u istoj luci, odnosno na sidrištu, privezištu, suhoj marini, i sl. Skorupan Wolff, Padovan, *Ugovor o vezu de lege ferenda... op. cit. bilj. ...*

⁴⁷ Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-8130/03 od 22.11.2016.

6.4. Privez plovila izvesti stručno i pravilno

Korisnik veza dužan je privez plovila izvesti stručno i pravilno.⁴⁸ Ova obveza predstavlja cjelinu s obvezom opremanja plovila kvalitetnim konopima i bokobranima. Nestručno i nepravilno izveden privez plovila može ugroziti ne samo to plovilo, već može dovesti do oštećenja ili uništenja drugih plovila u marini, lučkih postrojenja i opreme, ugroziti život i zdravlje ljudi i sl. Korisnik veza odgovara za štetu koja nastane kao posljedica nestručnog i nepravilno izvedenog priveza prema posebnim pravilima o odgovornosti broдача, tj. vlasnika odnosno korisnika jahte ili brodice za štete koje jahta odnosno brodice prouzroči operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima te drugim objektima u luci (PZ, čl. 811), zatim za štete uslijed sudara s drugim plovnim objektima (PZ, čl. 748. i dalje), štete uslijed onečišćenja morskog okoliša (PZ, čl. 812., čl. 823.a i dalje), štete uslijed smrti i tjelesne ozljede trećih osoba (PZ, čl. 810.), štete i troškove u vezi uklanjanja ili vađenja podrtine (PZ, čl. 840.a i dalje), uz odgovarajuću primjenu pravila o ograničenju odgovornosti broдача (PZ, čl. 385. i dalje).⁴⁹ Važno je naglasiti da se odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broда i broдача, uključujući i odgovornost za sudar primjenjuju na sve plovne objekte, bez obzira na veličinu i namjenu (PZ, čl. 748., čl. 809. st. 1.).

Nadalje, propust korisnika veza u ispunjavanju obveze „privez plovila izvesti stručno i pravilno“ jedan od uobičajenih razloga za isključenje odgovornosti marine. Naime, u pravilu se u općim uvjetima ugovora navodi da marina ne odgovara za štete nastale kao posljedica nepažnje korisnika veza, krivog i nestručnog postupka od strane vlasnika plovila, posade ili drugih osoba na plovilu. Međutim, zbog efikasnosti i ekonomičnosti u ispunjavanju ugovora o vezu, općim uvjetima ugovora predviđa se da marina ima pravo privezati plovio koje je privezano nestručno ili nepravilno te ako plovilo nije opremljeno odgovarajućim konopima za privez marina može plovilo opremiti kvalitetnim konopima za račun korisnika veza bez prethodne obavijesti. Svrha ovakve poslovne prakse je da se ugovor o vezu održi na snazi i omogući siguran boravak plovila na vezu te korisniku veza koji je dulje vrijeme odsutan omogući daljnje ispunjavanje ugovora o vezu. Ujedno,

⁴⁸ Primjerice, u općim uvjetima ugovora se govori o tome da je korisnik veza dužan privezati plovilo na sigurnom odstojanju od gata i s postavljenim bokobranima na bokovima i krmi plovila, osigurati i održavati krmene – stražnje konopce za privez plovila na gat.

⁴⁹ Opširnije o građanskopravnoj odgovornosti vlasnika odnosno korisnika jahte ili brodice za štetu vidi Čorić, Dorotea, Primjena odredbi pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broда i broдача na jahte i brodice, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 131-147.

takva je poslovna praksa i u skladu s javnim ovlastima koncesionara marine kao tijela koje upravlja lukom posebne namjene i njegove zakonske obveze održavanja reda i sigurnosti u luci.⁵⁰

Pandan ovoj obvezi korisnika veza, na strani marine je obveza ustupanja sigurnog veza te održavanja veza. Može se reći da ove dvije obveze, dakle s jedne strane obveza marine da održava ispravnost i sigurnost veza koji se daje na uporabu, a s druge strane obveza korisnika veza da privez plovila izvede stručno i pravilno te da opremi polovilo kvalitetnim konopima, bokobranima i sl. doprinose pravednoj raspodjeli rizika između stranaka koje sudjeluju u ovom pravnom poslu.

6.5. Postupati po zahtjevima i uputama osoblja marine

Općim uvjetima ugovora predviđa se da je korisnik veza obvezan kod priveza i odveza plovila postupati prema zahtjevima i uputama osoblja marine. Obveza postupanja korisnika veza prema uputama i zahtjevima osoblja marine ima primarno za cilj održavanje sigurnosti plovidbe u akvatoriju luke i izravno je usmjerena na održavanje sigurnosti drugih plovila koja su vezana u luci, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, opremu i infrastrukturu luke. Naime, obveza i zadaća marine je brinuti se o održavanju reda u luci, a tu spada i sprječavanje nastanaka sudara plovila, udara plovila u obalu i sl.

U okviru toga nameće se važno pravno pitanje, tko je odgovoran za štetu i po kojim pravilima o odgovornosti za štetu odgovara za štetu nastalu plovilu, drugim plovilima na vezu, obali, pontonima, lučkoj opremi i uređajima u tijeku manevriranja plovilom radi vezivanja i pristajanja ako je korisnik veza postupao po zahtjevima i uputama osoblja marine.

Tradicionalno, a i prema svim pozitivnim propisima pomorskog prava, brodar, točnije zapovjednik broda dužan je brinuti o izvršavanju svih zadataka u vezi s procesima rada na brodu (čl. 148. st. 1. PZ). Nadalje, zapovjednik broda dužan je osobno upravljati brodom kad god to zahtijeva sigurnost broda, a osobito kad brod ulazi u luku ili kad iz nje izlazi te za ograničene vidljivosti (čl. 149. st. 2. PZ-a). Ove odredbe PZ-a primjenjuju se i na jahtu.⁵¹ Analogno, za upravljanje brodicom odgovoran je voditelj brodice. Za obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda u pravilu odgovara brodar (PZ, čl.

⁵⁰ Opširnije o javnim ovlastima koncesionara marine vidi Petrinović, Ranka; Mandić, Nikola, Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma, Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma*, nakladnički niz *Modernizacija prava*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, 2018., str. ...

⁵¹ Odredbe glave VIII PZ-a Posada broda na odgovarajući način primjenjuju se i na članove posade jahti.

385.). Kako je već pojašnjeno, PZ predviđa posebna pravila o odgovornosti za izvanugovornu štetu koju prouzroči brod, a ta se pravila na odgovarajući način primjenjuju na brodice i jahte.⁵² Prema prijedlogu zakonskih rješenja *de lege ferenda* za ugovor o najmu jahte ili brodice propisuje se da za vrijeme dok se jahta ili brodica predana u najam bez posade nalazi u posjedu najmoprimca, uz korisnika i vlasnika jahte odnosno brodice zakonsku odgovornost u vezi njene uporabe snosi najmoprimac. Najmodavac se smatra korisnikom jahte ili brodice predane u najam te se na njega na odgovarajući način primjenjuju odredbe PZ-a koje se odnose na brodara, pri čemu se ne isključuje postojanje zakonom propisane odgovornosti vlasnika jahte ili brodice ako to nije ista osoba. Ako se brodica ili jahta daje u najam s posadom, posada je dužna izvršavati nalog najmoprimca u vezi plana plovidbe, pri čemu nije dužna izvršavati naloge koji bi mogli izravno ugroziti sigurnost brodice ili jahte ili osoba na brodicu ili jahti, kao ni naloge koji ne odgovaraju vrsti, namjeni ili tehničkim sposobnostima brodice ili jahte.

Ugovaranje obveze postupanja korisnika plovila prema zahtjevima i uputama osoblja marine je specifično ugovorno utanačenje koje je posebnost ugovora o vezu, iako se određena analogija može pronaći u pravnom uređenju peljarenja (čl. 68. – 75. PZ-a). PZ-om je propisano da prisutnost peljara na brodu ne oslobađa zapovjednika broda odgovornosti za upravljanje brodom. Prema PZ-u odgovornost brodarka postoji i kad je šteta prouzročena radnjom peljara ili njegovim propuštanjem radnje, bez obzira na to je li peljarenje bilo obvezno (čl. 751. PZ-a).

Isto tako, treba smatrati da postupanje prema zahtjevima i uputama osoblja marine, ne oslobađa zapovjednika jahte ili voditelja brodice, odnosno vlasnika ili korisnika jahte ili brodice odgovornosti za upravljanje i manevriranje jahtom ili brodicom. Na pitanja odgovornosti za štetu nastalu na drugim plovilima osobama na njima i stvarima na tim plovilima uslijed manevriranja plovila prilikom vezivanja primjenjuju se odredbe PZ-a o sudaru brodova. Osim na odgovornost za štetu koju jedno plovilo prouzroči drugom plovilu zbog obavljanja manevra, to se odnosi i na propuštanje obavljanja manevra te nepridržavanja propisa o sigurnosti plovidbe, iako do sudara između plovila nije došlo, koju prouzroči usidreno ili vezano plovilo, odnosno koja se nanese usidrenom ili vezanom plovilu (arg. PZ, čl. 749. st. 1. t. 1-3.). Za štetu nastalu sudarom odgovara plovilo odnosno plovila za koja se dokaže da je njihovom krivnjom šteta prouzročena. Pod odgovornošću plovila razumijeva

⁵² Vidi opširnije *supra*, 6.4. Privez plovila izvesti stručno i pravilno.

se odgovornost vlasnika i korisnika plovila, tj. brodice ili jahte (arg. PZ, čl. 750.).

Vlasnik i korisnik jahte ili brodice odgovara za štetu koju plovilo nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u luci ili na moru (arg. PZ, čl. 811. st. 1. i 3.). Vlasnik odnosno korisnik brodice ili jahte, ne odgovara za štetu u mjeri u kojoj je šteta prouzročena krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom ili stanjem obale, lukobranima, uređajima i postrojenjima, tj. koncesionara marine (arg. PZ, čl. 811. st. 2.).

Za naknadu štete koju osoblje marine prouzroči plovilu odgovara marina prema općim pravilima o odgovornosti za štetu. U praksi se može pojaviti pitanje postupa li marina kao spašavatelj ako se, primjerice, tijekom nevremena uključuje u pristajanje i vezivanje plovila. O spašavanju će se raditi ako marina u konkretnom slučaju poduzima posebne aktivnosti koje iziskuju iznimne vještine i napore, a koje nadilaze uobičajene i redovite aktivnosti u obavljanju njihove profesionalne dužnosti i djelatnosti iz ugovora o vezu te koje su usmjerene na pomoć plovilu i imovini u opasnosti. Slijedom toga pod određenim uvjetima, postupanje marine poduzeto radi očuvanja sigurnosti u hitnim situacijama moglo bi se pravno kvalificirati kao spašavanje u smislu odredbi PZ-a (čl. 760. i dalje) odnosno Međunarodne konvencije o spašavanju, London, 1989.⁵³

6.6. Obveze korisnika veza u slučaju prestanka vlasništva na plovilu koje je predmet ugovora o vezu

Kod ugovora o stalnom vezu u praksi, zbog same prirode posla, odnos ugovornih strana vrlo je prisan i osoban, te je za pružatelja usluge veza i njegovu procjenu poslovnog rizika iznimno važan identitet plovila koje je predmet ugovora o vezu i korisnika veza čija je jedna od glavnih obveza iz ugovora o vezu da brine o plovilu i njegovom održavanju. Poseban problem u praksi nastaje kada plovilo koje se nalazi na stalnom vezu promijeni vlasnika ili korisnika prije ugovorenog roka isteka ugovora o vezu.⁵⁴ Riječ je o situaciji kada korisnik veza tijekom važenja ugovora o stalnom vezu pravnim poslom prenese vlasništvo na treću osobu ili izgubi pravo na posjed plovila npr. zbog promjene vlasništva, prestanka ili zaključivanja novog ugovora o leasingu, ili zakupu, ulaska hipotekarnog vjerovnika u posjed plovila i sl. S obzirom da

⁵³ Skorupan Wolff i Padovan, *Ugovor o vezu ...*, op. cit. u bilj. str.

⁵⁴ *Ibid*, str.

ugovor vezuje samo ugovorne strane, promjena na strani vlasnika ili korisnika plovila ne dovodi automatski i do promjene na strani korisnika veza, koji ostaje vezan istim ugovorom o vezu do njegova redovnog isteka, odnosno do otkaza, raskida ili prijenosa ugovora na treću osobu.⁵⁵

Slijedom toga ako dođe do promjene vlasništva na plovilu koje je predmet ugovora o vezu u praksi je moguće više hipotetskih situacija:

1. Korisnik veza obavještava marinu o promjeni vlasništva, marina pristaje na prijenos ugovora te korisnik veza prenosi ugovor na novog vlasnika plovila koji time postaje nositelj svih prava i obveza korisnika veza iz ugovora o vezu. Ako marina pristane na prijenos ugovornog odnosa s ranijeg vlasnika plovila (korisnika veza) na novog vlasnika plovila, u tom slučaju treća osoba kao novi vlasnik plovila postaje nositelj svih prenositeljevih prava i obveza iz ugovora o vezu u času kada je marina pristala na prijenos.⁵⁶ Teoretski je moguće, iako u analizi općih uvjeta ugovora nije zabilježen niti jedan takav slučaj, da marina općim uvjetima ugovora ili ugovorom o vezu da pristanak na prijenos ugovora unaprijed. U tom slučaju ugovor prelazi na novog vlasnika plovila u trenutku kada je marina obaviještena o prijenosu.⁵⁷
2. Korisnik veza obavještava marinu o promjeni vlasništva, marina *ne* daje pristanak na prijenos ugovora na novog vlasnika plovila:
 - A) ugovor o vezu nije otkazala niti jedna ugovorna strana, pa on obvezuje ugovorne strane između kojih je ugovor sklopljen,
 - B) korisnik veza, odnosno marina otkazuju ugovor o vezu,
- U kakvom su odnosu marina i novi vlasnik plovila, ako je plovilo ostalo u marini, a ugovor o vezu između ranijeg korisnika veza i marine je prestao?
 - i) Marina može zatražiti od novog vlasnika da ukloni plovilo i jasno se očitovati da *ne* želi s njime sklopiti ugovor o vezu. Nedostatak volje za sklapanje ugovora na strani marine nakon što je obaviještena o promjeni vlasnika ukazuje da između stranaka nije nastao ugovor o vezu iako je novi vlasnik ostavio plovilo na vezu.⁵⁸
 - ii) Marina s novim vlasnikom može sklopiti ugovor o stalnom vezu. Ako marina novom vlasniku plovila ponudi sklapanje ugovora o vezu, u tom slučaju stranke će sklopiti pisani ugovor o vezu jer se u praksi ugovor o stalnom vezu uvijek sklapa u pisanoj formi. Budući da se u praksi hrvatskih marina ugovor o stalnom vezu najčešće

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ Arg. iz čl. 127. st. 1. i 2. ZOO-a.

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ Vidjeti odluku Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev-877/1991 od 18. rujna 1991.

sklapa za obračunsko razdoblje koje traje od travnja tekuće godine do ožujka sljedeće godine, ako je riječ o sklapanju ugovora tijekom obračunskog razdoblja tada marine s korisnicima veza ugovaraju da je korisnik obavezan platiti razmjern dio naknade za vez koji sukladno cjeniku marine vrijedi za obračunsko razdoblje u kojem se usluga koristi.

- iii) Ako se marina ne usprotivi tome da novi vlasnik drži plovilo na vezu u marini, primjenom uobičajenih općih uvjeta ugovora hrvatskih marina, smatramo da bi pravni odnos između marine i novog korisnika veza trebalo tumačiti sukladno odredbama ugovora o tranzitnom vezu sve dok stranke izričito ne urede svoj ugovorni odnos.⁵⁹

Analiza općih uvjeta ugovora pokazuje da oni neizostavno predviđaju obvezu korisnika veza da u određenom roku obavijesti marinu o promjeni vlasništva nad plovilom koje je predmet ugovora o vezu te dostavi ime i adresu novog vlasnika plovila. Poslovna praksa hrvatskih marina pitanje prijenosa ugovora o vezu uređuje maksimalno restriktivno jer se vrlo često općim uvjetima ugovora predviđa da korisnik veza, ugovor o vezu *ne* može prenijeti na treću osobu, niti može vrijediti za drugo plovilo. U tom slučaju, općim uvjetima ugovora predviđeno je da marina može jednostrano raskinuti ugovor te prema svojoj slobodnoj procjeni izmjestiti plovilo na suhi vez ili drugi odgovarajući vez. Prema novim zakonskim prijedlozima marina će imati dodatnu zaštitu u ovakvoj situaciji jer će joj nove zakonske odredbe omogućiti pravo retencije plovila do potpunog namirenja tražbina nastalih u vezi boravka i zadržanja plovila na vezu nakon raskida ugovora o vezu.

U nedostatku posebne ugovorne odredbe, na ovo pitanje primjenjuje se čl. 127. ZOO-a koji govori o pretpostavkama za prijenos ugovora. Konkretno, radi se o tome da korisnik veza može, ako marina kao druga ugovorna strana na to pristane, prenijeti ugovor na treću osobu koja je novi vlasnik plovila, a koja time postaje nositelj svih prenositeljevih prava i obveza iz ugovora o vezu. Prijenosom ugovora ugovorni odnos između korisnika veza (prenositelja) i marine prelazi na novog vlasnika odnosno korisnika plovila (primatelja) u času kada marina pristane na taj prijenos, a ako je marina dala svoj pristanak unaprijed, u času kad je obaviještena o prijenosu.⁶⁰ Znači, važno je naglasiti da raniji vlasnik plovila

⁵⁹ Zakonske odredbe o ugovoru o vezu *de lege ferenda* propisat će da ako nije drugačije ugovoreno, ugovor o privremenom (tranzitnom) vezu smatra se sklopljenim u trenutku kada se jahta ili brodica priveže na vez osim ako se pružatelj usluge veza tome ne usprotivi.

⁶⁰ Skorupan Wolff; Padovan, *Ugovor o vezu de lege ferenda*, *op. cit.* u bilj. 7, str. ...

ne može prenijeti ugovor o vezu na novog vlasnika (stjecatelja) bez suglasnosti marine kao druge ugovorne strane.

Treba istaknuti da u praksi sigurno neće biti primjera pasivnog držanja marine jer je marini u interesu da precizno uredi ugovorni odnos s korisnikom veza, pa će marina odmah nakon što je obavještena ili ako je na drugi način saznala o promjeni vlasnika plovila postupiti na jedan od spomenutih načina: a) izjaviti da *nije* suglasna s prijenosom ugovora (jasno je da to nije dužna učiniti ako je općim uvjetima ugovora i/ili ugovorom određeno da korisnik veza ne može ugovor prenijeti na treću osobu), b) izjaviti da je suglasna s prijenosom ugovora na novog vlasnika ili c) izjaviti novom vlasniku ponudu za sklapanje (novog) ugovora.

6.7. Obveze korisnika veza u slučaju nastupanja nepovoljnih promjena u stanju plovila i/ili opasnosti za plovilo

Za ugovor o vezu tipično je da je marina obvezna poduzeti o svom trošku sve mjere radi održavanja sigurnosti i ispravnosti veza, a korisnik veza o svom trošku snosi poduzimanje mjera radi održavanja sigurnosti, stabilnosti i plovnosti jahte ili brodice na vezu. U redovnim i uobičajenim okolnostima stanje plovila te stanje priveza ne zahtijevaju posebne i dodatne intervencije marine i korisnika veza, međutim od te redovite situacije treba razlikovati situaciju koja zahtijeva urgentno postupanje i poduzimanje hitnih nepredviđenih činjenja u odnosu na plovilo na vezu. Kada je riječ o podjeli obveza stranaka u ispunjavanju ugovora o vezu onda treba posebno razmotriti koje su obveze korisnika veza, a koje marine u situaciji ako dođe do nepovoljnih promjena u stanju plovila na vezu i njegovoj opremi ili, drugim riječima, ako se plovilo nađe u opasnosti.

Ako je riječ o hitnim nepredviđenim činjenjima koja zahtijevaju urgentno postupanje u praksi su moguće tri hipotetske situacije:

1. Marina obavještava korisnika veza ili korisnik veza osobnim opažanjem uočava potrebu za poduzimanjem odgovarajućih činjenja koja se odnose na plovilo te korisnik veza ugovara poduzimanje potrebnih poslova s marinom ili posebnom pravnom osobom koja je povezana s marinom ili pravnom ili fizičkom osobom koja nije povezana s marinom,
2. Marina obavještava korisnika veza, ali on ostaje pasivan, pa marina poduzima odgovarajuće mjere za otklanjanje opasnosti,

3. Zbog prirode opasnosti nužno je urgentno postupanje, pa marina nema vremena za obavješćavanje i dobivanje uputa i mandata od korisnika veza koji je dislociran od plovila već poduzima odgovarajuće mjere.

Ako se radi o prvoj spomenutoj situaciji, znači o promjenama na plovilu i/ili prirodi opasnosti koje ne zahtijevaju hitno postupanje, a korisnik je dislociran, obveza marine je obavijestiti korisnika veza. Uz obvezu obavješćavanja svog sukontrahenta o promjenama i opasnostima za plovilo, marina ima obvezu izvještavati nadležna tijela o šteti na plovilu uzrokovanih od strane drugih plovila i/ili trećih osoba. Ukoliko utvrdi da odlazak plovila nije učinjen u suglasnosti s korisnikom veza, marina je dužna nestanak plovila odmah prijaviti nadležnim državnim tijelima te surađivati u njihovim daljnjim postupcima. Obveza obavješćavanja korisnika veza propisuje se općim uvjetima ugovora, ali ona isto tako izvire i ima svoj temelj u općim načelima obveznog prava koja se primjenjuju na stranke ugovora o vezu, a jedno od temeljnih načela je da su sudionici u obveznim odnosima dužni surađivati radi potpunog i urednog ispunjenja obveza i ostvarivanja prava (čl. 5. ZOO-a).

Cilj zbog kojeg se propisuje obveza obavješćavanja korisnika veza o promjenama i opasnostima za plovilo je omogućiti korisniku da odredi posebne mjere za očuvanje plovila i sprječavanje štetnih posljedica. U praksi, korisnik veza će to učiniti ugovaranjem određenih nužnih poslova za otklanjanje opasnosti i očuvanje plovila upravo s marinom ili trećom osobom.⁶¹

Ono što je s pravnog stajališta važno je da će se u slučaju ako korisnik veza ugovara dodatne poslove s marinom ili pravnom osobom koja je povezana s marinom kao trgovačkim društvom raditi o posebnom nalogu, znači, o posebnim i novim obvezama izvan obveza koje su obuhvaćene sklopljenim ugovorom o vezu. Na novi ugovorni odnos marine i korisnika veza primjenjuju se odredbe tog novog ugovora, a supsidijarno odredbe ZOO-a o ugovoru o nalogu ili ugovoru o djelu ili odredbe PZ-a o popravku broda i sl.

U druge dvije situacije, znači ako je korisnik ostao pasivan ili ako su nastupile okolnosti u kojima je nužno da marina hitno intervenira te nema vremena za obavješćavanje i dobivanje naloga od korisnika, logično je da marina ima odgovarajuće ingerencije radi zaštite plovila od oštećenja ili uništenja, odražavanja njegove stabilnosti, plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druge jahte ili brodice, opreme i infrastrukture

⁶¹ Opširnije vidjeti Skorupan Wolff *et al.*, *Berthing contract obligations*, *op.cit.* u bilj. 7.

luke. Marina tada poduzima nužne poslove za otklanjanje opasnosti i očuvanje plovila i drugih spomenutih interesa.

Slijedom toga, općim uvjetima ugovora marina, a također i nacrtom prijedloga zakona *de lege ferenda* predviđa se da marine mogu izvesti i bez prethodne suglasnosti korisnika veza razumne mjere, točnije hitna nepredviđena činjenja koja su nužna radi sprječavanja nastanka štete i zaštite plovila od oštećenja ili uništenja, održavanja njegove stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druge jahte i brodice, opremu i infrastrukturu luke. U ovom slučaju te ingerencije marine proizlaze ne samo iz ugovornog odnosa već i iz činjenice da je marina nositelj javnopravnih ovlasti u luci i ima obvezu održavanja reda i sigurnosti u marini. U hitnim slučajevima (npr. ustanovi se da u plovilo ulazi voda i da prijeti potonuće) osoblje marine će intervenirati radi sprečavanja veće štete i bez prethodne suglasnosti korisnika veza, a s obzirom da je koncesionar marine kao tijelo koje upravlja lukom ovlašten i po zakonu dužan brinuti o sigurnosti u luci.

Sa stajališta ugovorne odgovornosti važno je razlučivanje i utvrđivanje granica između pojedinih skupina obveza. Slijedom toga, treba razlikovati mjere koje su korisnik veza i marina dužni poduzimati o svom trošku radi osiguravanja sigurnosti i ispravnosti plovila odnosno veza, znači ono što su obvezni poduzimati u okviru ispunjavanja ugovora o vezu, od onih obveza koje su preuzeli naknadno i na temelju novog naloga i posebnog ugovora te onih koje marina poduzima u ime i za račun korisnika veza u situaciji ako je njihovo poduzimanje nužno, a korisnik je ostao pasivan.

Ako se radi o obvezama i poslovima koje je trebao poduzeti korisnik veza o svom trošku, ali ih nije ispunio ili se radilo o situaciji u kojoj je bilo nužno hitno postupanje i obavljanje poslova koji idu na trošak korisnika veza, a odgovarajuće poslove je u ime i za račun korisnika poduzela marina u cilju očuvanja plovila te reda i sigurnosti u marini, marina ima pravo na naknadu tih troškova. To posebno može doći do izražaja u sporu iz ugovora o vezu kada se pojavi pitanje koje obveze marine i koje praktične mjere je marina trebala poduzimati u ispunjavanju ugovora o vezu. Primjerice, ako je za vrijeme trajanja ugovora o vezu hitna intervencija potrebna jer je došlo do popuštanja sidrenog lanca za to će biti odgovorna marina i potrebne aktivnosti marina će biti dužna poduzeti na svoj trošak. S druge strane, ako

je došlo do popuštanja konopa, trošak i odgovornost za to snosi korisnik veza jer je on obavezan opremiti plovilo kvalitetnim konopima.

Pitanje naknade štete i troškova se određuje po pravilima o odgovornosti za štetu koja se primjenjuju na konkretan pravni odnos, npr. pravila o sudaru, ugovornoj odgovornosti marine ili korisnika veza za štetu.

Za troškove i naknadu štete odgovorna je ona osoba čijom krivnjom je došlo do štete. Primjerice može se raditi o odgovornosti treće osobe, marine, a šteta može biti posljedica slučaja ili više sile, pored toga može se raditi i o radnji ili propustu samog oštećenika, znači korisnika veza. Budući da je održavanje plovila u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu kontinuirana obveza korisnika veza ona konzumira i njegovu obvezu interveniranja i zaštite plovila u slučaju nastupanja nepovoljnih promjena u stanju jahte ili brodice i/ili opasnosti za jahtu ili brodicu. To ne utječe na pravo korisnika veza na naknadu štete prema odgovornoj osobi ako je do pogoršanja stanja plovila došlo zbog radnje ili propusta te osobe.

Prema zakonskim prijedlozima *de lege ferenda*, marina koja pruža uslugu veza bez valjane pravne osnove za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu odgovara i za višu silu, a može se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom korisnika veza ili treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta ili nepažnjom korisnika veza. Ako je riječ o slučaju, posljedice slučaja snosi onaj kojega je slučaj pogodio.

Zakonske odredbe o ugovoru o vezu *de lege ferenda* sadržavat će jasne odredbe o pravima marine u slučaju ako je korisnik veza ostao pasivan i nije poduzeo adekvatne radnje u odnosu na održavanje plovila u dobrom i ispravnom stanju. Smatrat će se da korisnik veza zanemaruje održavanje plovila, pa marina može raskinuti ugovor i ima pravo na naknadu štete. Također, marina može zadržati plovilo sa svim pripadcima do punog namirenja svih tražbina iz ugovora o vezu te tražbina nastalih u vezi boravka i zadržanja plovila na vezu nakon isteka, prestanka ili otkaza ugovora o vezu.

Općim uvjetima ugovora se u pravilu ugovara da marina ne odgovara za štetu uzrokovanu nemarnošću vlasnika plovila, posade ili drugih osoba koje se nalaze na plovilu. Propusti vlasnika da reagira i umanji štetu te ukloni opasnost na plovilu predstavlja nemar vlasnika te za tu štetu je isključivo odgovoran korisnik veza.

6.8. Pridržavanje važećih propisa

Općim uvjetima ugovora u pravilu se propisuje da sva plovila koja uplovljavaju u krug marine moraju imati sve potrebne svjedodžbe o plovidbenosti i biti održavana u plovidbenom stanju sukladno važećim propisima, dok su u plovidbi njima mora upravljati osposobljena osoba s važećom svjedodžbom te dovoljan broj kvalificirane i licencirane posade sukladno propisima, u suprotnom marina za njih ne preuzima nikakvu odgovornost, a može im i odbiti pristup.⁶² Pored toga, u općim uvjetima ugovora se navodi da je korisnik veza dužan pridržavati se važećih zakona i propisa u pogledu boravka i plovidbe u granicama obalnog mora Republike Hrvatske. Jasno je samo po sebi da su sve pravne i fizičke osobe dužne pridržavati se svih pozitivnih propisa, a *ignorantia iuris neminem excusat*. Primjena kogentnih propisa se ne može isključiti, isto tako ugovorom se ne može isključiti ili umanjiti obveza marine da vrši određena javnopravna ovlaštenja.

6.9. Prilikom svakog napuštanja plovila ključeve plovila predati na recepciju marine

Ponajprije treba znati da samo odrađeni broj marina ugovara predaju ključeva plovila, a predaja ključeva plovila implicira različite obveze marine, točnije ima nekoliko funkcija. Zbog toga je posebno važno da se u općim uvjetima ugovora i ugovorima onih marina koje ugovaraju obvezu korisnika veza da preda ključeve plovila jasno odredi koja je svrha predaje ključeva. Analiza poslovne prakse hrvatskih marina pokazuje da se u praksi ključevi predaju u svrhu:

- a) njihovog deponiranja kod marine da bi ih po potrebi mogla preuzeti osoba koju vlasnik ovlasti, najčešće je riječ o serviserima ili osobama koje obavljaju popravke ili održavanje plovila te njegovu pripremu za sezonu, a za vrijeme trajanja ugovora marina *ne* koristi ključeve i *ne* ulazi u zaključane kabinske prostore plovila osim ako dođe do nepovoljnih promjena u stanju plovila i/ili opasnosti, pa je nužna hitna intervencija;
- b) predaje plovila pod nadzor marine, riječ je o sastojku onih modela ugovora o vezu koji osim vanjskog vizualnog pregleda plovila s gata u sklopu nadzora plovila uključuju i obvezu marine da vrši i povremeni vizualni pregled unutrašnjosti plovila te kontrolu kaljuže plovila (npr. jednom mjesečno u dugotrajnijem odsustvu korisnika veza);

⁶² Vidjeti bilješku 39.

- c) predaje plovila na čuvanje, ispunjavanje obveze čuvanja konzumira niz aktivnih radnji marine, primjerice provjetravanje, pražnjenje oborinskih voda, punjenje baterija i slično, pa je nužno da osoblje marine ima ključeve plovila radi ispunjavanja obveze čuvanja;
- d) ostvarivanja prava retencije nad plovilom radi osiguranja naplate tražbina marine.

Ako predaja ključeva ima funkciju predaje plovila pod nadzor ili čuvanje marine, onda njezino neispunjavanje od strane korisnika veza može imati dalekosežne posljedice za korisnika veza. Naime, općim uvjetima ugovora hrvatskih marina takav propust korisnika veza predviđa se kao razlog za isključenje odgovornosti marine te se propisuje da marina ne odgovara za štetu nastalu na plovilu ili inventaru plovila ako korisnik veza napusti plovilo, a ne preda ključeve plovila.

U predmetu u kojem su stranke ugovorile da predaja ključeva ima funkciju simbolične predaje plovila na čuvanje marini, VSRH se decidirano očitovao⁶³ o pravnim posljedicama neispunjenja obveze *predaje* ključeva plovila na ugovornu odgovornost. Korisnik veza potraživao je naknadu štete od marine zbog toga što je njegova jahta na vezu (nestala) ukradena, sud je odbio tužbeni zahtjev i odlučio da nema osnove za odgovornost marine. Sud je u odluci jasno obrazložio i protumačio kakvo značenje na ugovorni odnos stranaka ima tužiteljevo propuštanje ispunjenja obveze predaje ključeva, a time i predaje plovila na čuvanje. Istaknuo je da je obveza vlasnika plovila iz ugovora o vezu s elementima ostave predati plovilo na čuvanje, a plovilo se smatra predanim s predajom navigacijske dozvole i ključeva plovila koji ostaju na recepciji za vrijeme čuvanja. Korisnik veza je jedan primjerak ključeva ostavio na plovilu kada je posljednji put odlazio iz marine i ostavljao plovilo, a pored toga nije predao navigacijsku dozvolu na recepciji. Prema shvaćanju suda iz takvog činjeničnog stanja proizlazi pravna ocjena da tom prilikom plovilo tužitelja nije niti bilo predano na čuvanje u marini, stoga nema obveze tuženika na naknadu štete tužitelju. Sud je zaključio da je marina obvezna naknaditi štetu tužitelju za vrijeme čuvanja plovila, ali tek s predajom plovila na čuvanje od strane vlasnika, s time da se plovilo smatra predanim na čuvanje predajom navigacijske dozvole i ključeva plovila što u konkretnom slučaju nije ostvareno. Pored toga sud je istaknuo da je ugovoreno da marina ne odgovara za štetu uzorkovanu nemarnošću vlasnika plovila, posade ili drugih osoba koje se nalaze na plovilu. Sud je ocijenio da navedeni propust predstavlja nemar vlasnika tj. korisnika veza te da je zbog

⁶³ VSRH, Rev-244/2013 od 17. 4. 2013.

nemarnosti tužitelja (korisnika veza) plovilo nestalo iz marine, pa je tužitelj isključivo odgovoran za nastanak štetnog događaja (nestanak plovila).⁶⁴

6.10. Predati i po potrebi ažurirati listu inventara

Prema nekim modelima ugovora o vezu korisnik veza je dužan predati marini ispunjenu listu inventara, koju supotpisuje ovlaštena osoba marine. Pored toga, korisnik veza je obavezan svu pokretnu imovinu navedenu u listi inventara čuvati zaključanu u zatvorenom prostoru plovila te prijaviti svaku izmjenu u inventarnoj listi.⁶⁵ Pitanje je kakve su implikacije sastavljanja inventarne liste i pod kojim uvjetima postoji odgovornost marine za gubitak i oštećenje predmeta i opreme koji su navedeni u inventarnoj listi.

Kada je riječ o ugovaranju sastavljanja liste inventara, odlučno je u svakom konkretnom ugovornom odnosu odrediti što po svojem učinku predstavlja lista inventara opreme i kakva je odgovornost marine ako lista nije sačinjena. Ako stranke ugovora o vezu ugovaraju čuvanje plovila i opreme polazi se od pretpostavke da se predajom liste inventara marini kao ostavoprimcu predaju u ostavu one pokretne stvari koje su navedene u listi, pa u slučaju postojanja liste inventara marina odgovara po pravilima iz ZOO-a koja uređuju obveze ostavoprimca. Za sam nastanak ugovora o ostavi nije propisana obavezna pisana forma, dovoljan je i usmeni ugovor, pa obveza čuvanja pokretnih stvari može biti ugovorena i usmeno. Bez obzira radi li se o usmenom ugovoru ili ugovoru sačinjenom potpisom liste inventara, ugovor u svakom slučaju mora sadržavati 1. suglasnost ugovornih strana o predmetu ostave, 2. vremenu trajanja ostave, 3. eventualnoj naknadi za čuvanje te 4. suglasnost o vrsti i količini pokretnih stvari koje se daju, odnosno primaju u ostavu. Nema ostave dok se ne odredi što je predmet ostave. Ako dakle ugovor sadrži samo odredbu o ostavi plovila, nije moguće ugovor tako široko tumačiti da on obuhvaća kao predmet ugovora i zalihe hrane i pića, te opremu koja nije ugrađena u samo plovilo, bez obzira što oprema eventualno predstavlja standardnu opremu takve vrste plovila.⁶⁶ Dakle, puka činjenica ostavljanja stvari u plovilu ne dovodi do zaključenja ugovora o ostavi. Takav zaključak

⁶⁴ Opširniji prikaz presude vidjeti: Skorupan Wolff V.: Odgovornost za krađu plovila na vezu i posljedice neispunjenja ugovorne obveze predaje plovila marini iz ugovora o vezu i čuvanju plovila, (prikaz sudske presude), *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 56 (2017), br. 171, str. 218-221; Skorupan Wolff, Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.* bilj. 9, str. 343.

⁶⁵ O obilježjima pojedinih modela ugovora o vezu opširnije: Skorupan Wolff, Padovan, *Postoje li elementi ostave...*, *op. cit.* bilj. 9, str. 320-322.

⁶⁶ Padovan: *Odgovornost luke nautičkog turizma...* *op. cit.* bilj. 15, str. 16-19.

potvrdila je i sudska praksa.⁶⁷ Znači, ako u slučaju spora korisnik veza nije u mogućnosti dokazati da su pokretne stvari predmet ugovora o ostavi, nije odlučno što može dokazati da su se pokretne stvari nalazile u plovilu, jer bez valjanog ugovora o ostavi pokretnina nema ugovorne odgovornosti ostavoprimca. Odgovornost za štetu zbog otuđenja pokretnina eventualno se može promatrati kroz pravila o izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Međutim, primjerice, u slučaju provalne krađe u polovilo nema sumnje da marina nije nanijela štetu korisniku, jer je treća osoba provalila u plovilo i otuđila opremu.

Kao što je prethodno istaknuto prema poslovnoj praksi hrvatskih marina, marine u pravilu ne ugovaraju čuvanje plovila i njegove opreme, već rade po modelu najma veza ili najma veza i nadziranja plovila na vezu.⁶⁸ Valja također naglasiti da je prema uobičajenoj poslovnoj praksi hrvatskih marina isključena odgovornost marine ako je šteta na plovilu i opremi nastala uslijed krivnje trećih osoba. Pored toga, opći uvjeti ugovora, gotovo neizostavno predviđaju da marina ne odgovara za štete nastale uslijed provalne krađe. Takva isključenja odgovornosti nemaju učinka samo ako oštećeni (korisnik veza) dokaže da je marina postupala namjerno ili krajnjom nepažnjom u ispunjavanju ugovora. Teret dokaza o namjeri ili krajnjoj nepažnji je na oštećenom jer se niti namjera niti krajnja nepažnja ne pretpostavlja po samom zakonu.

⁶⁷ Odlukom VTS, Pž- 3667/02-3 od 18. 1. 2006. odbijen je tužbeni zahtjev vlasnika plovila protiv marine. Tužitelj je od marine potraživao naknadu štete uslijed provalne krađe brodskih zaliha, opreme i inventara te oštećenja samog plovila, a s obzirom da je šteta nastala dok se plovilo nalazilo na vezu i čuvanju u marini temeljem jednogodišnjeg ugovora o vezu. Sud je primijenio zakonske odredbe o ostavi iz ZOO-a, jer je marina preuzela obvezu čuvanja plovila za vrijeme dok se ono nalazilo na stalnom vezu. Predmetom ostave u tom smislu je plovilo, ali sud je smatrao da brodske zalihe, standardna i druga oprema plovila te druge pokretne stvari koje se nalaze na plovilu, a ne čine kompaktni sastavni dio plovila, nisu predmet ostave, ako se to izričito ne ugovori. Nadalje, pozivom na opće odredbe tada važećeg ZOO-a o pravu na naknadu štete, sud je ustanovio da se ugovorom može isključiti i ograničiti odgovornost marine za štetu na plovilu, osim ako ona nije posljedica namjere ili krajnje nepažnje marine ili osoba za koje marina odgovara. Temeljem toga pravila, sud je zaključio da marina ne odgovara za štetu uslijed provalne krađe jer je a) marina ugovorom isključila odgovornost za štetu nastalu uslijed krivnje trećih osoba i b) nema namjere ni krajnje nepažnje na strani marine za ovu štetu, tj. tužitelj je nije dokazao. Pored toga, sud je zaključio da nema ni izvanugovorne odgovornosti marine, jer za izvanugovornu štetu odgovara onaj koji ju je prouzročio, a u ovom slučaju provalnu krađu su počinile treće osobe za koje marina ne odgovara. Opširan prikaz presude: Padovan: *Odgovornost luke nautičkog turizma... op. cit.* bilj. 15, str. 16-19; gotovo identično je svoju odluku VTS obrazložio i u predmetu: VTS, Pž-3691/02 od 18. 1. 2006.

⁶⁸ *Ibid*, *supra* t. 2. Značajke ugovora o vezu u marini - aktualna poslovna praksa i zakonski prijedlozi *de lege ferenda*.

6.11. Dužnost obavijestiti marinu o izbivanju plovila s veza

Općim uvjetima ugovora marine nameću korisnicima veza dužnost da prijave napuštanje veza koje će trajati određeni broj dana u pravilu duže od sedam dana ali u nekim općim uvjetima ugovora spominje se kraći rok i to tri dana ili čak jedan dan. Također, ugovara se obveza korisnika veza da obavijesti dežurnu službu u marini o povratku plovila na vez u marinu. Pored toga, u opće uvjete ugovora unosi se odredba da se izbivanje plovila iz marine ne odbija od cijene naknade za vez. Svrha ugovorne odredbe kojom marine korisnicima veza nameću dužnost obavješćavanja o izbivanju plovila s veza je da marine mogu vez koji je prazan dodatno eksploatirati tako da ga daju na uporabu trećim korisnicima, znači sklapaju ugovore o tranzitnim vezovima za vrijeme dok korisnik stalnog veza izbiva iz marine. Na taj način marine postižu maksimalnu iskoristivost njihovih smještajnih kapaciteta. Takvo ugovorno utanačenje je moguće i dopušteno, a specifično je za ugovor o vezu. Naime, kod ugovora o stalnom vezu korisnik veza ne stječe ekskluzivno pravo na uporabu konkretnog veza za vrijeme trajanja ugovora o vezu,⁶⁹ pa je, kao što je opisano, zbog toga moguće da marina premjesti jahtu ili brodicu na drugi vez. Štoviše, marina je na temelju spomenute odredbe ugovora o vezu ovlaštena za vrijeme dok jahta ili brodica nije na vezu dati vez na uporabu trećoj osobi.

Može se postaviti pitanje kakav značaj i kakve posljedice za ugovorni odnos stranaka ima propuštanje prijavljivanja činjenice da plovilo neće biti na vezu određeni broj dana. Smatramo da se propuštanje korisnika veza da obavijesti marinu o činjenici da plovilo neće biti na vezu u marini određeni broj dana *ne* može smatrati uporabom veza protivno ugovoru i namjeni, ali marina ima pravo opomenuti korisnika veza i zatražiti od njega da poštuje spomenuto ugovorno utanačenje. Ako korisnik veza i nakon opomene marine ne ispunjava dužnost obavješćavanja marine o izbivanju plovila, smatramo da niti u tom slučaju prema pravnom uređenju *de lege lata* i onom *de lege ferenda* marina veza *ne* može raskinuti ugovor.

De lege lata primjenom općih pravila ugovornog prava, ako je očito da korisnik veza ne ispunjava obveze iz ugovora i općih uvjeta ugovora te iz njegovog držanja proizlazi da on svoje obveze neće ispuniti, marina može raskinuti ugovor o vezu.⁷⁰ Također, općim uvjetima ugovora predviđa se da ako se korisnik veza ne pridržava općih uvjeta ugovora i pravilnika o radu u luci, marina može raskinuti ugovor. Međutim, pri tome treba razlikovati

⁶⁹ Vidjeti *supra* tekst uz bilješku 48.

⁷⁰ Vidi čl. 363. i 364. ZOO-a.

o kakvim se obvezama radi te koji je cilj pojedine obveze za ispunjavanje ugovora o vezu. Neprijavljivanje izbivanja plovila iz marine nema značaj neispunjenja temeljnih ugovornih obveza korisnika veza. Drugačiji je slučaj ako korisnik veza ustupa mjesto za vez trećim osobama, koristi u komercijalne svrhe dio luke, objekte, plovila ili vozila koja se nalaze na području marine ili bez suglasnosti marine na opremi i instalacijama marine vrši bilo kakve preinake, dorade i sl.⁷¹ To znači, kao što je prethodno istaknuto, da u ovom slučaju nije riječ o povredi ugovora takvog značaja koja bi marini davala pravo na jednostrani raskid ugovora. Međutim, važno je naglasiti da nepoštivanje obveze korisnika veza da prijavi izbivanje plovila može utjecati na ugovornu odgovornost. Primjerice, ako korisnik veza učestalo isplovljava na više dana i ne prijavljuje marini svoj odlazak s veza, a plovilo bude ukradeno, marini se neće moći staviti na teret da nije pravodobno obavijestila korisnika veza i nadležna tijela o tome da plovila nema na vezu jer je uobičajeno u ispunjavanju konkretnog ugovora o vezu da korisnik ne prijavljuje svoje izbivanje iz marine na više dana.

7. Zaključak

Ugovorom preuzete obveze stranaka te njihovo ispunjenje u izravnoj su korelaciji s ugovornom odgovornošću, zbog toga proučavanje obveza stranaka ima posebnu važnost kod svakog ugovora, pa tako i ugovora o vezu. Štoviše, kod ugovora o vezu važnost detaljnog i preciznog uređenja obveza stranaka u općim uvjetima ugovora i/ili ugovorima o vezu je još izraženija jer je ugovor o vezu prezentno neimenovani ugovor. Zbog nepostojanja specijalnog zakonskog uređenja, pravni okvir za rješavanje spornih pravnih pitanja koja se tiču obveza stranaka i ugovorne odgovornosti čine opće odredbe o ugovornim obveznim odnosima iz ZOO-a, a supsidijarno dolaze do primjene odredbe ZOO-a o pojedinim imenovanim ugovorima.

Pravno dobro sročiti, sistematizirati i izbalansirati obveze stranaka u ugovornom odnosu je složena zadaća. Ona zadire u obilježja te ulogu i poslovanje cjelokupne djelatnosti nautičkog turizma. Radi se prvenstveno o poslovnoj odluci marina koje usluge će ponuditi korisnicima vezova i regulirati svojim općim uvjetima i/ili ugovorima o vezu. U tom kontekstu nužno je istaknuti, da prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina postoje tri osnovna modela ugovora o vezu, a to su: 1. ugovor o najmu veza, 2. ugovor o najmu veza i nadzoru plovila na vezu te 3. ugovor o najmu veza i

⁷¹ O uporabi veza protivno ugovoru i namjeni opširnije *infra*.

čuvanju plovila na vezu. Marine koje imaju kapacitete i koncesijsko odobrenje mogu nuditi i usluge popravka, servisiranja, održavanja plovila i slično, pa navedenoj sistematizaciji ugovora o vezu treba dodati i da se ugovorom o vezu pored ustupanja mjesta za vez kao objektivno bitnog sastojka svakog ugovora o vezu, marina može obvezati da ispunjava i te druge dodatne usluge i radove. Međutim, takva praksa je izuzetno rijetka jer korisnici vezova i marine tzv. dodatne usluge i radove u pravilu ugovaraju posebnim radnim nalogima i ugovorima, pa dodatne usluge i radovi nisu sastojci ugovora o vezu. Recipročno obvezama marine razlikuju se i obveze korisnika veza. Tri izvorne obveze korisnika veza su: 1. uporaba veza prema ugovoru i namjeni, 2. održavanje plovila i opreme i 3. plaćanje naknade za vez. Najširi je opseg obveza korisnika veza kada je riječ o osnovnom modelu ugovora o vezu tzv. ugovoru o najmu veza, prema kojem korisnik veza zadržava puni nadzor nad ploviom cijelo vrijeme trajanja ugovora o vezu, pored toga dužan je sve vrijeme trajanja ugovora održavati plovilo i opremu te plaćati naknadu za vez. Korisnik veza može povjeriti poslove nadziranja ili čuvanja plovila te njegovog održavanja i opremanja marini, međutim, stranke to trebaju izričito ugovoriti u protivnom je korisnik veza dužan ispunjavati te obveze, a marina odgovara isključivo za ustupanje na uporabu mjesta za siguran vez te održavanje veza tako da bude ispravan i siguran. Zbog opisanog, kako s teorijskog tako i s praktičnog aspekta svaka sistematizacija i razvrstavanje ugovora o vezu ima u podlozi njihovo razlikovanje upravo prema sadržaju i opsegu obveza stranaka.

U radu su detaljno analizirane i sistematizirane sve obveze korisnika veza prema aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih marina. Osim triju osnovnih obveza (uporaba veza prema ugovoru i namjeni, održavanje jahte ili brodice i opreme te plaćanje naknade za vez) detaljno su proučene i protumačene sljedeće obveze korisnika veza: obavještanje o svim okolnostima značajnim za plovilo i njegov boravak u marini, osiguranje plovila, pristanak na premještanje plovila, stručan i pravilan privez plovila, postupanje po uputama i zahtjevima osoblja marine, obveze korisnika veza u slučaju prestanka vlasništva na plovilu koje je predmet ugovora o vezu, obveze korisnika veza u slučaju nastupanja nepovoljnih promjena u stanju plovila i/ili opasnosti za plovilo, pridržavanje važećih propisa, predaja ključeva plovila na recepciji prilikom svakog napuštanja marine, predaja i ažuriranje liste inventara, dužnost obavještanja marine o izbivanju plovila s veza.

Iako su u praksi prilično jasno podijeljene uloge stranaka u ispunjavanju ugovora o vezu, uočeni su specifični problemi u stipuliranju ugovornih obveza stranaka u općim uvjetima ugovora i/ili ugovorima o vezu. Općenito se može

zaključiti da opći uvjeti ugovora nisu u dovoljnoj mjeri razrađeni, precizni, standardizirani i dobro strukturirani, a često su nedorečeni, pored toga ima i primjera međusobno proturječnih ugovornih odredbi.

Neusklađena terminologija, točnije njezina uporaba bez razumijevanja značenja koje određeni pojmovi imaju u okviru obveznog prava i konteksta ugovornih obveznih odnosa i ugovorne odgovornosti može dovesti do krive interpretacije obveza, poslova i aktivnosti koje su stranke dužne poduzimati. Primjerice, jedan koncesionar u ugovoru o vezu decidirano navodi da marina čuva plovilo, a niz drugih obveza propisanih istim ugovorom tipične su za nadzor plovila na vezu, a ne čuvanje. To može bitno utjecati na primjenu materijalnog prava, konkretno u ovom slučaju pogrešno kanaliziranje odgovornosti marine kao ostavoprimca, a korisnika veza kao ostavodavca.

Analiza općih uvjeta ugovora i/ili ugovora pokazuje da ima primjera nepotrebnih ugovornih klauzula u općim uvjetima ugovora. Primjerice, propisuje se: „ukoliko bilo koji od korisnika usluga marine uzrokuje štetu marini ili drugim korisnicima usluga marine ... dužan je štetu nadoknaditi u cijelosti sukladno pozitivnim propisima Republike Hrvatske“. Takva je ugovorna odredba nepotrebna jer se podrazumijeva po samom zakonu. Suvišna je i odredba općih uvjeta ugovora kojom se propisuje da marina odgovara za štete za koje odgovara po osnovi zakonske odgovornosti ... za štete za koje bi prema sudskoj presudi bila odgovorna. Pravomoćne sudske presude se moraju poštivati, štoviše one se mogu i ovršiti, pa takve i slične klauzule samo nepotrebno opterećuju tekst općih uvjeta ugovora. Primjerice, nepotrebna je odredba općih uvjeta ugovora: „zahtjev za naknadu štete mora biti temeljen na zapisniku nadležnih službenih tijela, a kako bi se mogla ocijeniti osnovanost zahtjeva, a ukoliko isto nije moguće pitanje osnovanosti zahtjeva prepustit će se nadležnom sudu“. Jasno je da ukoliko stranke mirnim putem ne mogu riješiti sporna pitanja prepustit će odluku sudu, kao i to da se činjenice u postupku mogu dokazivati različitim dokaznim sredstvima, pa ukoliko ne postoji zapisnik nadležnih službenih tijela korisnik veza ne gubi pravo na naknadu štete, već ostaje mogućnost da činjenice dokazuje drugim dokaznim sredstvima. Pored istaknutog, uočavaju se ugovorne klauzule koje su preopćenite i nedovoljno precizirane, a time i neučinkovite za uređivanje ugovornog odnosa stranaka. Primjerice, nema smisla ugovorna klauzula da marina ima pravo raskinuti ugovor ako se korisnik veza ne pridržava općih uvjeta ugovora i pravilnika o lučkom redu u marini. Ponajprije, radi se o tome da nije logično da se eventualna povreda ugovora manjeg značaja ili ona koja ne ugrožava ispunjavanje ugovora kao cjeline i ne utječe izravno na njegove bitne sastojke sankcionira jednostranim raskidom ugovora. Osim

toga, što to ne bi imalo smisla, to ne bi bilo u skladu niti s općim odredbama o ugovornim obveznim odnosima iz ZOO-a. Ako je riječ o povredi ugovora manjeg značaja, marina ima pravo upozoriti korisnika veza na kršenje ugovora, a u zajedničkom interesu stranaka je da se ugovor održi na snazi i nastavi ispunjavati, pored toga marina prema općim odredbama o ugovornoj odgovornosti za štetu zadržava pravo na naknadu štete ako uslijed radnje ili propusta korisnika veza pretrpi određenu štetu. Naime, sukladno čl. 367. ZOO-a ugovor se ne može raskinuti zbog neispunjenja neznatnog dijela obveze. Međutim, iako u tom slučaju vjerovniku ne pripada pravo na raskid ugovora, i u tom slučaju on i dalje ima pravo zahtijevati ispunjenje i tog dijela obveze, a pripada mu i pravo na naknadu štete prema odredbama 342. – 349. ZOO-a jer je dužnik dužan ispuniti obvezu u svemu kako ona glasi.⁷²

Prisutno je i nerazumijevanje te nejedinstven pristup sudske prakse pitanjima koji je točan sadržaj i opseg obveza ugovornih stana u ispunjavanju ugovora o vezu.⁷³

Istodobno s uočenim nedostacima i problemima iz općih uvjeta ugovora, utvrdili smo da je u praksi sadržaj i opseg obveza korisnika veza već prilično standardiziran, pa je jako važno da i marine u svojim općim uvjetima i ugovorima dosljedno implementiraju terminologiju i jasno propisuju sadržaj i opseg obveza kako bi njihovi ugovori bili jasniji za tumačenje.

S obzirom na to da je riječ o pitanjima koja su ponekad u praksi sporna ovaj rad je nastojao rasvijetliti koji je točan sadržaj i opseg svake pojedine obveze korisnika veza i time doprinijeti tumačenju spornih pravnih pitanja u praksi. On je jedan od prvih radova u domaćoj pomorskopravnoj literaturi koji pruža precizne teorijske i praktične smjernice za tumačenje sadržaja i

⁷² Gorenc *at al.*: *op. cit.* bilj. 31, str. 600-601.

⁷³ Detaljniji prikaz i komentar sudske prakse izložen je u već objavljenim radovima u okviru projekta DELICORMAR: Skorupan Wolff, Padovan: *Postoje li elementi ostave*, *op. cit.* bilj. 9, str. 313-353; Padovan: *Odgovornost luke nautičkog turizma*, *op. cit.* bilj. 15, str. 16-21; Skorupan Wolff Vesna: *Potonoće plovila na vezu – ugovorno isključenje odgovornosti marine za skrivene mane plovila*, (prikaz sudske presude), *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 56 (2017), br. 171, str. 211-113; Skorupan Wolff Vesna: *Požar plovila na vezu – odgovornost za štetu*, (prikaz sudske presude), *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 56 (2017), br. 171, str. 214-217; Skorupan Wolff Vesna: *Odgovornost za krađu plovila na vezu i posljedice neispunjenja ugovorne obveze predaje plovila marini iz ugovora o vezu i čuvanju plovila*, (prikaz sudske presude), *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 56 (2017), br. 171, str. 218-221; Skorupan Wolff Vesna: *Sklapanje ugovora o vezu i ugovora o ostavi plovila konkludentnim činima*, (prikaz sudske presude), *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 56 (2017), br. 171, str. 222-223.

opsega obveza korisnika veza i njegove ugovorne odgovornosti iz ugovora o vezu.

U radu se prezentiraju i detaljno tumače i zakonski prijedlozi *de lege ferenda* koji se odnose na obveze korisnika veza i njegovu odgovornost iz ugovora o vezu. Autori ovog rada zalažu se za to da se ugovor o vezu uredi specijalnim zakonskim odredbama u okviru glave PZ-a „Ugovori u nautičkom turizmu.“

Zakonskom normiranju ugovora o vezu treba pristupiti iz više razloga. Primarno je riječ o tome da se njegovim zakonskim uređenjem treba postići veća pravna sigurnost i jasnija predvidivost pravne zaštite s obzirom na okolnosti da su: a) nejedinstvena sudska praksa, b) nestandardizirano autonomno pravo te c) u potpunosti neprilagođen pozitivnopravni normativni okvir ugovora o vezu, predstavljali određene probleme u praksi.

Nova zakonska rješenja u pogledu obveza korisnika veza slijede aktualnu poslovnu praksu hrvatskih marina te jasno, precizno i sveobuhvatno pravnim normama dispozitivne prirode uređuju ovaj segment ugovora o vezu, pa smatramo da će njihov doprinos poslovnoj praksi biti značajan.

Zakonske odredbe pružit će dispozitivni okvir, a detaljnija razrada i ugovaranje specifičnih obveza postići će se odgovarajućom stilizacijom općih uvjeta ugovora i ugovora u pogledu obveza stranaka. Znači, istodobno s novim zakonskim uređenjem ugovora o vezu, smatramo da je za uspješno odvijanje poslovne prakse nužno standardiziranje odredbi o obvezama stranaka u općim uvjetima ugovora marina, na način da se tipiziraju po kriteriju opsega i sadržaja usluga koje marine pružaju, a recipročno tome obveze koje korisnici veza zadržavaju u odnosu na plovilo i preuzimaju u odnosu na marinu.⁷⁴

⁷⁴ Modeli ugovora o vezu će biti posebno obrađeni u okviru Projekta DELICOROMAR, a kao produkt istraživanja izradit će se ogledni modeli ugovora o vezu. Slijedom toga, model ugovora o vezu uključivao bi jasno i sažeto sistematizirane ugovorne klauzule o predmetu, trajanju, sklapanju ugovora, obvezama stranaka te ostalim pitanjima važnim za uređenje ugovornog odnosa, primjerice pravu na otkaz i drugim načinima prestanka ugovora, pravu zadržanja i sl., a stranke će prema svojim potrebama uključivati u ugovor one klauzule koje žele da budu sastojci ugovora o vezu poštujući esencijalne sastojke svakog ugovora o vezu.

OBLIGATIONS OF THE USER OF BERTH ARISING FROM THE CONTRACT OF BERTH ACCORDING TO THE BUSINESS PRACTICES OF CROATIAN MARINAS

The aim of this paper is to determine the exact contents and scope of the particular obligations of the user of berth arising from the contract of berth according to the usual business practice of the Croatian marinas. The material used for research encompasses: the general terms and conditions and standard contract forms used in 40 marinas, dry marinas and boat storages, data collected through field research undertaken in 37 Croatian marinas through personal interviews and questionnaires.

Currently the Croatian Maritime Code is under revision within which the contract of (nautical) berth will be regulated as a nominate contract for the first time in Croatian law. The topic is intensively discussed in the academic and professional circles due to its importance and current relevance. It is therefore the aim of this paper to thoroughly analyse and interpret the *de lege ferenda* proposals relating to the obligations of the user of berth arising from the contract of berth including their comparison with the current business practice of the Croatian marinas, particularly with the solutions found in their general terms and conditions.

The authors' conclusion is that the new legislative solutions relating to the obligations of the user of berth follow the current business practice of the Croatian marinas and clearly, precisely and comprehensively regulate this segment of the contract of berth through dispositive legal provisions. The relevance of these amendments of the Maritime Code for the marina business is exceptional because it should ensure a substantially higher level of legal certainty, predictability of legal protection in case of dispute and uniformity of judicial practice.