

OKRUGLI STOL
PRAVNI OKVIR ZA LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Modernizacija prava
Knjiga 42

Glavni urednik serije:
Akademik Jakša Barbić

Adresa uredništva:
Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti
Znanstveno vijeće za državnu upravu,
pravosuđe i vladavinu prava
Trg Nikole Šubića Zrinskog 11, 10000 Zagreb
Tel. 4895-169

CIP zapis je dostupan u računalnome katalogu Nacionalne i sveučilišne
knjižnice u Zagrebu pod brojem 001002305.

ISBN 978-953-347-216-4

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

PRAVNI OKVIR ZA LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Okrugli stol održan 8. veljače 2018.
u palači Akademije u Zagrebu

Uredio:
Akademik Jakša Barbić



Zagreb, 2018.

Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff

Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

UGOVOR O VEZU *DE LEGE FERENDA*¹

1. Uvodna razmatranja

Nautički turizam u Republici Hrvatskoj intenzivno se razvija u posljednjih tri-desetak godina.² Danas u Hrvatskoj postoji 139 luka nautičkog turizma s više od 17.500 vezova, koji ostvaruju godišnji prihod od oko 102.000.000 EUR, a broj bro-dica i jahti u tranzitu u tim lukama prelazi brojku od 198.000 godišnje.³ Dodatno postoje značajni kapaciteti vezova izvan luka nautičkog turizma, u velikom broju luka otvorenih za javni promet diljem naše obale. Posljednjih godina u Republici Hrvatskoj bilježi se značajan porast prihoda od nautičkog turizma, a izgrađuju se i novi kapaciteti. Ako se uspoređi petogodišnje razdoblje od 2012. do 2016. go-dine, statistički podaci pokazuju da je ukupni prihod rastao iz godine u godinu, pa je 2016. godine bio čak 100 milijuna kuna veći u usporedbi sa 2012. godinom.⁴

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

2 Početak intenzivnijeg razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj povezan je uz razvoj ACY-ja (Adriatic Club Yugoslavia), osnovanog 1. srpnja 1983. godine, kao kompanije čiji glavni poslovni cilj je sveobu-hvatan program razvoja kapaciteta i prateće ponude usluga nautičkog turizma na istočnoj obali Jadrana. U 1991. godini ACY je promijenio ime u Adriatic Yacht Club, a 1994. godine tvrtka je registrirana pod nazivom Adriatic Croatia International Club (ACI), opširnije Gerovac M., *ACI Postanak, Kako je stvoren najveći sustav marina na svijetu*, Adriatic Croatia International Club, Opatija, 2016.

3 Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Nautički turizam: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016.*, Priopćenje, god. LIII, br. 4.3.4., Zagreb, 24. ožujka 2017.

4 *Ibid*, Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Nautički turizam: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2012.*, Priopćenje, god. XLIX, br. 4.3.5., Zagreb, 14. ožujka 2013.

Razvoj nautičkog turizma je određen kao strateški interes Republike Hrvatske.⁵ Slijedom toga, tako intenzivnu i toliko važnu gospodarsku aktivnost treba pratiti i adekvatna pravna nadgradnja. Unutar cjelovitog i sveobuhvatnog pravnog okvira za luke nautičkog turizma posebno mjesto trebalo bi imati i zakonsko uređenje ugovora o vezu kao novog imenovanog ugovora hrvatskog prava.

Pružanje usluge veza za smještaj jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave je najčešći pravni posao u nautičkom turizmu i spada u osnovnu djelatnost luka nautičkog turizma. Tu uslugu luke nautičkog turizma pružaju temeljem ugovora koji se u praksi naziva ugovor o vezu. Osnovni sadržaj ugovora o vezu je stipuliranje obveze pružatelja usluge veza da korisniku veza ustupi na uporabu vez za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave tijekom određenog vremena, dok se korisnik veza obvezuje za to platiti naknadu za vez. Pored toga ugovorom o vezu pružatelj usluge veza može se obvezati da nadzire jahtu ili brodicu na vezu te da ispunjava i druge dodatne usluge i obavlja radove.

U aktualnoj poslovnoj praksi riječ je o inominatnom, neformalnom ugovoru za koji se rabe različiti nestandardizirani ugovorni obrasci. Uvijek je riječ o ugovorima koje priprema i predlaže jedna ugovorna strana, a to je pružatelj usluge veza. Prezentno pravni odnosi iz ugovora o vezu uređuju se isključivo autonomnim pravom. Jedno od obilježja autonomnog prava je da se dio pružatelja usluge veza služi općim uvjetima ugovora sastavljenim prema vlastitim potrebama i nahodanju koji su međusobno neujednačeni, a središnji problem je njihova nepreciznost i nedorečenost. Pored toga, neki pružatelji usluge veza u poslovnoj praksi ne koriste opće uvjete ugovora. U slučaju spora iz ugovora o vezu sporni pravni odnosi i pitanja prosuđuju se tumačenjem konkretnog ugovora o vezu, općih uvjeta ugovora koji su njegov sastavni dio te primjenom općih odredaba ZOO-a o ugovorima i posebnih odredaba koje uređuju pojedine vrste ugovora. Supsidijarno najčešće dolazi u obzir primjena odredaba o ugovoru o najmu, ugovoru o djelu, ugovoru o nalogu te ugovoru o ostavi, a analogija se nerijetko treba potražiti i kod drugih ugovora.⁶ Znači, složen je pravni okvir kada je riječ o tumačenju ugovora o vezu i ugovornoj odgovornosti iz ugovora o vezu. Međutim, osim složenog pravnog okvira koji se primjenjuje na ugovor o vezu, a čini ga nestandardizirano autonomno pravo i brojne disperzirane odredbe ZOO-a, sporovi iz ugovora o vezu u pravilu su pravno složeni sporovi i zbog niza drugih razloga.

5 Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019. godine, Zagreb, prosinac, 2008. <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>, stranica posjećena 16. 1. 2018.

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

Uzme li se u obzir da prosječna vrijednost brodice ili jahte na vezu u marini iznosi 165.000 EUR, a da dio njih doseže i višemilijunske vrijednosti,⁷ onda je jasno da slučajevi oštećenja ili uništenja jahte ili brodice na vezu mogu dovesti do relativno velike imovinske štete i sporova velike vrijednosti.

Treba istaknuti i društveni značaj ovih sporova. Pružatelji usluge veza kao stranke u sporu iz ugovora o vezu su gospodarstvenici, stručne i kvalificirane osobe koje u pravnom prometu trebaju postupati s povećanom pažnjom. Radi se o sporovima u vezi s njihovom djelatnošću. Riječ je o sporovima u koje su u pravilu involvirani i osiguratelji, a može se raditi i o sporovima između pravnih osoba, primjerice charter kompanije i pružatelja usluge veza.

Za odlučivanje o sporovima u vezi ovih kompleksnih ugovornih odnosa nužno je razumijevanje šireg konteksta poslovanja luka nautičkog turizma i ugovora o vezu kako ne bi došlo do pogrešnih konotacija u odnosu na relevantna pravna pitanja i do nejedinstvene sudske prakse. Prema aktualnoj sudskoj praksi sporovi iz ugovora o vezu ulaze u više jurisdikcija, a to znači da za sve sporove iz ugovora o vezu nisu nadležni trgovački sudovi već nerijetko o sporovima koji se odnose na brodice odlučuju općinski sudovi. Ta činjenica ne doprinosi jedinstvenoj sudskoj praksi i pravnoj sigurnosti. Riječ je o pomorskopravnoj materiji koju treba povjeriti na odlučivanje trgovačkim sudovima koji raspolažu specijalističkim znanjima iz ovog područja.⁸

Rezultati dosadašnjih istraživanja na projektu DELICROMAR⁹ pokazuju da je ponekad u sudskoj praksi prisutno nejedinstveno tumačenje pitanja koji je točan opseg i doseg pojedinih obveza stranaka iz ugovora o vezu i kako se to reflektira na ugovornu odgovornost. Nejedinstvena sudska praksa može imati značajne posljedice na pravnu sigurnost i poslovanje pružatelja usluge veza.¹⁰

U ovim uvodnim razmatranjima u kojima se u kratkim crtama govori o osnovnim obilježjima ugovora o vezu i poslovne prakse koja se stvara u vezi nje-

7 95% brodica i jahti vezanih u domaćim marinama ne prelazi 20m duljine, pa prosječna vrijednost plovila na vezu u domaćim marinama iznosi oko 165.000 EUR, no u onih preostalih 5% imamo i iznimno skupe jahte čije vrijednosti dosežu i do 20 milijuna EUR. Podaci su prikupljeni i obrađeni putem upitnika i intervju a u ukupno 35 hrvatskih marina (preko 60% svih marina u Hrvatskoj) u okviru terenskih istraživanja na znanstvenoistraživačkom projektu DELICROMAR (vidi bilj. 1).

8 Opširna analiza stvarne nadležnosti sudova u sporovima iz ugovora o vezu: Skorupan Wolff V.; Padovan A. V., Smjernice za pravilan odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu u marini te zakonski prijedlozi *de lege ferenda*, *Proceedings Book 1st International Scientific Conference of Maritime Law, Modern Challenges of Marine Navigation*, Split, 2016., str. 379-420.

9 Vidjeti bilješku 1.

10 O pojedinim slučajevima iz sudske prakse vidjeti u radu Skorupan Wolff V.; Padovan A. V., Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja INTRANSLAW 2017*, Zagreb, str. 313-354., te radu Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.* bilj. 6, str. 16-21.

gove primjene nužno je istaknuti da donedavno nije uopće bilo domaće pravne literature na ovu temu. Ovo područje znanstvenog istraživanja otvorio je rad autorice Padovan,¹¹ a prvi veći znanstveni proboj u njegovo sustavno istraživanje započeo je znanstvenoistraživački projekt DELICROMAR.¹² U okviru tog projekta obrađene su mnoge teme koje se izravno odnose na ugovor o vezu, a do sada su publicirani sljedeći radovi: Skorupan Wolff i Padovan,¹³ Skorupan Wolff, Petrinović, Mandić,¹⁴ Pijaca,¹⁵ Padovan i Tuhtan Grgić,¹⁶ Padovan i Skorupan Wolff.¹⁷ To znači, da su se počele izgrađivati sustavne teorijske smjernice za tumačenje pravnih pitanja u vezi ugovora o vezu. Međutim, one samo u određenoj mjeri mogu nadomjestiti nedostatke postojećeg autonomnog prava, nepostojanje specijalnih zakonskih odredaba za ovaj ugovor i nejedinstvenu sudsku praksu, koji su najveći izvor pravne nesigurnosti.

Cjelovito rješenje za ugovor, čiji je praktični značaj iznimno velik za pomorsko pravo i nautičku djelatnost, moguće je očekivati uvođenjem u hrvatsko pozitivno pravo ugovora o vezu kao novog imenovanog ugovora koji će svojim sadržajem uskladiti teorijske koncepte i praktična rješenja za pojedina pitanja koja su uspostavljena aktualnom poslovnom praksom. Na taj način uspostaviti će se cjelovit i koherentan sustav pravnih normi pretežno dispozitivne prirode koje uređuju ugovor o vezu. To je danas moguće postići jer se s vremenom poslovna praksa prilično uskladila i standardizirala u pogledu sadržaja obveza pružatelja usluge veza, te uglavnom svi pružatelji usluge veza rade prema istom ili sličnom modelu ugovora o vezu.¹⁸ Znači, ugovor o vezu formirao se pojmovno i sadržajno u praksi kao poseban obveznopravni posao s vlastitim pravnim obilježjima u pogledu sadržaja prava i obveza stranaka, predmeta ugovora, njegovih bitnih sastojaka i ostalih re-

11 Padovan, Odgovornost luke nautičkog turizma..., *op. cit.* bilj. 6.

12 Vidjeti bilješku 1.

13 Skorupan Wolff; Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.* bilj. 10.

14 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.

15 Pijaca M., Pravni odnosi između marine i čarter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57 (2018), br. 172, str. 253-284.

16 Padovan A. V.; Tuhtan Grgić I., Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code, in *II Diritto Marittimo*, CXIX, II, 2017, pp 366-399.

17 Padovan A. V.; Skorupan Wolff V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57 (2018), br. 172, str. 149-175.

18 Istraživanje aktualne poslovne prakse hrvatskih marina s ciljem razlučivanja modela ugovora o vezu koji se primjenjuju u poslovnoj praksi hrvatskih pružatelja usluge veza je središnja tema na projektu DELICROMAR, vidjeti bilješku 1. Konačni rezultati publicirat će se u posebnom radu, a sažet prikaz osnovnih modela ugovora o vezu u aktualnoj poslovnoj praksi hrvatskih pružatelja usluge veza vidjeti u radu: Skorupan Wolff; Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.* bilj.10, str. 317-323.

levantnih pravnih obilježja koja su različita od drugih imenovanih ugovora pozitivnog prava. To je također jedan od pokazatelja da je sazrelo vrijeme da se ugovor o vezu zakonom uredi kao poseban imenovani ugovor hrvatskog prava.

Za kodifikaciju ovog ugovora postoji potpora znanstvene i stručne javnosti te Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, koje je kao resorno ministarstvo predlagatelj izmjena i dopuna Pomorskog zakonika¹⁹ u okviru kojih se namjeravaju urediti ugovori u nautičkom turizmu, i to ugovor o najmu jahte ili brodice i ugovor o vezu, a prema prijedlogu *de lege ferenda* pripremljenom u okviru projekta DELICROMAR.

Uspostavljanje zakonskog okvira za rješavanje pravnih pitanja u vezi ugovora o vezu predstavlja složenu zadaću jer je pravno uređenje ugovora o vezu po brojnosti i količini pravnih pitanja koja se mogu pojaviti vrlo zahtjevno područje.

Kada se po prvi puta kodificira novi ugovor prisutni su brojni izazovi i dvojbe već na koncepcijskoj razini. Zbog toga se prilikom normiranja ugovora o vezu zahtijevala posebna pozornost i vrlo minuciozna analiza već na razini definiranja temeljnih obilježja i utvrđivanja opsega pojmova, određivanja područja primjene zakonskih odredaba o ugovoru o vezu te svih drugih segmenata ove kompleksne materije, kao što su prava i obveze stranaka, ugovorna odgovornost, trajanje ugovora. Bilo je nužno precizno razlučiti elemente njegove *differentiae specificae* u odnosu na druge imenovane ugovore pozitivnog prava te jasno odrediti predmet ugovora, njegova obilježja, sadržaj i svrhu.

Izradi nacрта zakonskih odredaba prethodilo je temeljito i studiozno istraživanje poslovne prakse koje je uključivalo: 1. terenska istraživanja putem intervjua i upitnika u 35 hrvatskih marina, 2. proučavanje općih uvjeta ugovora i/ili ugovora koji se primjenjuju u 40 hrvatskih marina te suhih marina i odlagališta plovniha objekata, odnosno hala/zatvorenih prostora za smještaj plovila²⁰ i 3. analizu sudske prakse u sporovima u kojima su sudovi odlučivali o ugovornoj odgovornosti iz ugovora o vezu, a sve u okviru projekta DELICROMAR.²¹

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

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

21 Vidjeti bilješku 1.

Sublimirajući poslovnu praksu utvrđeno je da je svaki ugovor o vezu u svojoj osnovi uporabna pogodba,²² stoga su odredbe ZOO-a o ugovoru o najmu poslužile kao uzor za izradu odredaba o ugovoru o vezu, naravno uz prilagodbu i uvažavanje svih posebnosti ugovora o vezu u pogledu sadržaja prava i obveza ugovorenih strana, veza kao objekta uporabe te posebnosti jahte ili brodice kao objekta na vezu. Posebno je važno naglasiti da nacrt zakonskih odredaba predstavlja ozakonjenje aktualne poslovne prakse jer su prilikom kreiranja zakonskih rješenja *de lege ferenda* uvažene i respektirane sve njezine specifičnosti i posebnosti. Obilježje zakonskih odredaba je njihova dispozitivnost, a kogentna je samo odredba koja govori o ustupanju mjesta za siguran vez i održavanju veza tako da bude ispravan i siguran.

Nakon što su u ovim uvodnim razmatranjima u najkraćim crtama izložena obilježja aktualne poslovne prakse u pogledu ugovora o vezu, razlozi zbog kojih je potrebno zakonskim odredbama urediti ovu materiju te opisani pripremni radovi na izradi nacrta zakonskih odredaba, nastavak rada posvećen je njegovoj središnjoj i najvažnijoj zadaći, a to je razmatranje i tumačenje konkretnih zakonskih rješenja i odredaba o ugovoru o vezu koja se predlažu *de lege ferenda*.

2. Pojam ugovora i polje primjene zakonskih odredaba *de lege ferenda*

Zakonsko normiranje svakog ugovora započinje određivanjem njegove definicije. Stoga će slijedom uobičajenih nomotehničkih pravila i odsjek PZ-a kojim se uređuje ugovor o vezu započeti određivanjem pojma ugovora o vezu. *Ugovorom o vezu obvezuje se pružatelj usluge veza u moru ili na kopnu 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.*

Danas se u praksi susreću različiti neujednačeni nazivi za ovaj ugovor, primjerice, ugovor o vezu, ugovor o korištenju veza, ugovor o najmu veza, ugovor o usluzi veza, ugovor o smještaju plovila i sl., pa je jedna od osnovnih zadaća zakona ponajprije harmonizacija naziva ugovora iza kojeg treba stajati prepoznatljiv sadržaj. Predlaže se naziv „ugovor o vezu,“ a ne „ugovor o nautičkom vezu“ jer će se glava zakona u okviru koje se uređuje ugovor o vezu nazivati „Ugovori u nautičkom turizmu“, pa iz tog razloga nema dvojbe oko toga da se odredbe zakona o ugovoru o vezu primjenjuju na nautičke vezove.²³

22 O razlici uporabe i korištenja opširnije vidjeti *infra* t. 6.1. Uporaba veza prema ugovoru i namjeni te u radovima: Padovan, Odgovornost luke nautičkog turizma..., *op. cit.* bilj. 6, str. 7 i Skorupan Wolff; Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.* bilj. 10. str. 326-330.

23 Vez je prostor na moru ili na kopnu privremeno dodijeljen korisniku veza od strane pružatelja usluge veza za smještaj jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave.

Osim što to proizlazi iz činjenice da se odsjek o ugovoru o vezu unutar sistematizacije zakona nalazi unutar glave „Ugovori u nautičkom turizmu“ i iz definicije ugovora o vezu jasno i nedvojbeno proizlazi da se odredbe zakona odnose na nautičke vezove. U definiciji je određeno da se vez daje na uporabu za smještaj jahte ili brodice i osoba koje na njima borave. Znači, govori se o vrsti plovnog objekta za koji se ugovara uporaba veza, a to je jahta ili brodica.²⁴ *Argumentum a contrario*, to znači da zakonske odredbe *de lege ferenda* o ugovoru o vezu nisu kreirane za ugovore o vezu za smještaj drugih vrsta plovnih objekata na vezu, primjerice trgovačkih brodova, ribarskih brodova ili brodica, javnih brodica, brodova u gradnji i sl. Osim što se određuje da je svrha uporabe veza smještaj jahte ili brodice u definiciji ugovora o vezu, govori se i o tome da se vez daje na uporabu i za smještaj osoba koje na njima borave. Osobe o kojima je riječ primarno su turisti nautičari, uključujući, naravno, samog vlasnika ili korisnika brodice ili jahte, ali i članove posade jahte ili brodice, te sve osobe koje vlasnik ili korisnik jahte ili brodice ovlasti da borave na njoj. Navedeni elementi zakonske definicije ugovora o vezu pokazuju da se bitno razlikuje svrha nautičkog veza te uloga pružatelja usluge nautičkog veza u usporedbi s drugim vrstama vezova. Vezovi za teretne, ribarske i javne brodove i brodice, te brodove u gradnji nisu prilagođeni za boravak turista nautičara, drugačije su opremljeni, a njihova namjena je prilagođena obilježjima tih vrsta plovnih objekata. Nadalje, sve ostale zakonske odredbe *de lege ferenda* kojima se uređuje ovaj ugovor adaptirane su također za nautičke vezove i pravne odnose pružatelja usluge veza i korisnika veza u vezi sa smještajem i boravkom na vezu jahte ili brodice te osoba koje borave na njima.

Međutim, ako se u praksi postavi pitanje koje odredbe zakona i koje materijalno pravo treba primijeniti na spor iz ugovora o vezu, primjerice, ribarske brodice u luci otvorenoj za javni promet, treba reći da će i na ugovore o vezu za druge vrste plovnih objekata te ugovore o vezu kojima je svrha neka druga, a ne nautička, kao i kad je riječ o vezovima na unutarnjim vodama, također doći do analogne primjene odredaba o ugovoru o vezu, ali samo u dijelu u kojem je ta analogija moguća i dopuštena, jer je to najbliži tip ugovora. Znači, nakon novele PZ-a ugovor o (nautičkom) vezu postat će imenovani ugovor, a ugovori o vezu drugih vrsta plovnih objekata te ugovori o vezu kojima je namjena drugačija bit će kao i do sada *sui generis* neimenovani ugovori o vezu. Međutim, kao što je istaknuto, s obzirom da je predmet svih ugovora uporaba veza za smještaj plovnih objekata te da je svima imanentna s jedne strane obveza pružatelja usluge veza da ustupi na uporabu ispravan i siguran vez, a s druge strane obveza vlasnika ili korisnika plovnog objekta da taj plovni objekt održava u dobrom i ispravnom stanju, i na te

24 Opširnije o jahti ili brodici kao bitnom sastojku ugovora o vezu, *infra* t. 4.2.

sui generis ugovore o vezu primjenjivat će se *mutatis mutandis* odredbe o ugovoru o vezu iz PZ-a, također uz moguću podrednu primjenu odredaba drugih imenovanih ugovora iz ZOO-a, primjerice ugovora o djelu, ugovora o najmu i slično.²⁵

Nacrt zakonskih odredaba će u svojim općim odredbama, u istom članku u kojem se određuje zakonska definicija ugovora o vezu iz koje se iščitavaju objektivno bitni sastojci za ovaj tip ugovora, predviđati da se ugovorom o vezu pružatelj usluge može obvezati da nadzire jahtu ili brodicu na vezu ili obavlja druge dodatne usluge i radove. To znači da ugovor o vezu, pored obveze pružatelja usluge veza da ustupi vez korisniku veza na uporabu, može sadržavati i obvezu pružatelja usluge veza da nadzire jahtu ili brodicu na vezu, ili da pruža i druge dodatne usluge i obavlja radove. Nadziranje jahte ili brodice i ispunjavanje drugih dodatnih usluga i radova su subjektivno bitni sastojci ugovora o vezu. Oni se kao takvi ne podrazumijevaju za ovaj tip ugovora, pa ih stranke, ako žele da postanu sastojak ugovora, moraju izričito ugovoriti.²⁶

Poslovna praksa razlikuje ugovor o stalnom vezu od ugovora o privremenom ili tranzitnom vezu. Iako je prema aktualnoj poslovnoj praksi i zakonskim odredbama *de lege ferenda* ugovor o vezu konsenzualan i neformalan ugovor, način iskazivanja suglasnosti volje ugovornih strana za sklapanje ugovora odvija se na različit način. Ako nije drukčije ugovoreno, ugovor o tranzitnom vezu smatra se sklopljenim u trenutku kada se jahta ili brodica priveže na vez, osim ako se pružatelj usluge veza tome ne usprotivi, a ugovor o stalnom vezu se u poslovnoj praksi uvijek sklapa potpisivanjem pisane isprave o ugovoru, iako, kao što je istaknuto, oblik ugovora neće biti zakonom propisan.

Narav ugovora i namjera ugovorenih strana kod tranzitnog veza je zasnivanje kratkotrajnog obveznog (ugovornog) odnosa. Tranzitni vez je po prirodi privremen, koristi se tijekom plovidbe radi kraćeg boravka u marini za potrebe opskrbe, noćenja, smjene gostiju na jahti ili brodici u charteru, privremenog pristajanja tijekom putovanja, zaklona od loših vremenskih uvjeta ili slično.²⁷ Znači, ugovor svoju funkciju ostvaruje tako da se konzumira u relativno kratkom vremenskom razdoblju od nekoliko sati do nekoliko dana ili tjedana, a ugovorni odnos se brzo i jednostavno sklapa i gasi. Ugovorom o privremenom vezu u pravilu se ugovara isključivo uporaba veza za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave, a ne i obveza nadziranja jahte ili brodice na vezu ili pružanje drugih dodatnih usluga i obavljanje radova.

25 Opširnije o tumačenju ugovora metodom analogne primjene zakonskih odredaba o imenovanim ugovorima vidi Slakoper Z.; Gorenc V., *Obvezno pravo: opći dio, sklapanje, promjene i prestanak ugovora*, Novi informator, Zagreb, 2009., str. 111.

26 Opširnije *infra* t. 7.1. i t. 7.2.

27 Padovan; Skorupan Wolff, *Učinak potonuća...*, op. cit. bilj. 17. str. 158.

Za razliku od toga, nešto je drukčija narav ugovora te namjena i interes sudionika u obveznom odnosu koji se uspostavlja sklapanjem ugovora o stalnom vezu. Ugovorom o stalnom vezu uspostavlja se trajniji poslovni odnos između ugovornih strana. Korisnik veza u pravilu prethodno proučava opće uvjete ugovora te pogodnosti koje mu nude određena lokacija i pružatelj usluge veza, primjerice, mogućnost servisiranja, održavanja jahte ili brodice, dostupnost ugostiteljskih i drugih usluga i sl. Znači, stalni vez je trajnije prirode, a svrha mu je smještaj jahte ili brodice na dulje vrijeme, osobito u razdoblju kada jahta odnosno brodica nije u plovidbi, najčešće izvan nautičke sezone, u svrhu zimovanja. Zbog toga je on po prirodi stvari složeniji ugovorni odnos.

Važno je istaknuti da se zakonske odredbe *de lege ferenda* o ugovoru o vezu primjenjuju na vez u moru i vez na kopnu ili tzv. suhi vez. Vez na kopnu odnosi se na smještaj jahti ili brodica i osoba koje na njima borave, neovisno o tome nalazi li se suhi vez u luci, na pomorskom dobru ili čak izvan pomorskog dobra. Bitno je ipak da suhi vez u kontekstu ovih odredaba *de lege ferenda* podrazumijeva mogućnost smještaja i boravka osoba (nautičara) na brodici ili jahti za vrijeme dok se ona nalazi na takvom suhom vezu te da je njen boravak na suhom vezu u vezi s plovidbom kao njenom primarnom namjenom, tj. da se brodica ili jahta stvarno upotrebljava odnosno koristi za plovidbu, pa je stoga i logična obveza korisnika veza da brodicu odnosno jahtu održava u stanju sposobnosti za plovidbu. S druge strane, skladištenje ili odlaganje plovila u halama ili ograđenim, zaključanim i za to uređenim odlagalištima ili sličnim objektima predviđenim za pohranu plovila, kakva sve češće nalazimo u zaleđu, gdje nije predviđen ni omogućen boravak osoba (nautičara) na plovilu i gdje se ne obavlja njegova priprema za plovidbu, nije obuhvaćeno prijedlogom novih zakonskih odredaba ugovora o vezu, s obzirom da smatramo da je na takve ugovorne odnose, u nedostatku drukčijih izričitih ugovornih odredaba, primjerenije primjenjivati postojeće odredbe ZOO-a, poglavito ugovora o ostavi.²⁸

28 Prema postojećoj klasifikaciji iz Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008, odlagališta plovnih objekata i suhe marine su podvrste luka nautičkog turizma, iako njihovi atributi ne odgovaraju nužno osnovnim karakteristikama luke nautičkog turizma. Naime, luka nautičkog turizma, ako govorimo o morskoj luci, kao luka posebne namjene je samo posebna vrsta luke. „Luka označava morsku luku, tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica...” (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, čl. 2. st. 1. t. 1.) S druge strane, odlagališta plovnih objekata i suhe marine prostorno mogu biti vrlo udaljeni od mora i morske obale te lučkog područja, pa je zbog toga nelogično da se smatraju podvrstom luke nautičkog turizma. Nadalje, u odlagalištima plovnih objekata prema njihovoj pravnoj definiciji iz Pravilnika ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu. Znači, smještaj jahti ili brodica u halama, zatvorenim prostorima i odlagalištima plovnih

3. Strane ugovora o vezu

Kada se govori o stranama ugovora o vezu, prezentno je u praksi prisutna neujednačena terminologija. Opći uvjeti ugovora pojedinih marina spominju: iznajmitelje, unajmitelje, korisnike, vlasnike plovila, skipere, agente, brodare, druge osobe opunomoćene za korištenje plovila i sl.

Zadaća je zakonskih odredaba da uvede jedinstvenu i jasnu terminologiju, a to bi trebao biti i cilj standardizacije općih uvjeta ugovora pružatelja usluge veza. Prema zakonskim prijedlozima ugovora o vezu *de lege ferenda*, zakonski nazivi za ugovorne strane ugovora o vezu bit će *pružatelj usluge veza* i *korisnik veza*. Radi se o pravnim pojmovima koji kao širi pojmovi uključuju u svoj opseg pojma više pojmova za pravne ili fizičke osobe koje će se pojavljivati u praksi u ulozi pružatelja usluge veza ili korisnika veza.

Područje pravnog uređenja nautičkog turizma i djelatnosti luka nautičkog turizma dinamično se razvija, stoga zakon neće sužavati i ograničavati pojmove *pružatelj usluge veza* i *korisnik veza* tako da taksativno nabraja koje se sve pravne i fizičke osobe kao subjekti mogu naći u ulozi pružatelja usluge veza ili korisnika veza.

3.1. Pružatelj usluge veza

Kada je riječ o *pružatelju usluge veza*, njegov pravni pojam obuhvaća svaku osobu koja pruža uslugu nautičkog veza, a u zakonu se posebno neće nabrajati pojedini pravni subjekti koji pružaju tu uslugu, primjerice marine, suhe marine, luke otvorene za javni promet kada nude nautički vez, sportske lučice, sidrišta, privezišta ili slično. Razlog je to što je pitanje pravnog uređenja luka i pomorskog dobra, načina njihova gospodarskog iskorištavanja, pa tako i uređenja djelatnosti pružanja usluga nautičkog veza u lukama i općenito na pomorskom dobru, podložno promjenama i stvar je pravopolitičkog opredjeljenja. Tako je već sada,

objekata na otvorenom nema atribute ugovora o vezu u značenju njegove zakonske definicije *de lege ferenda* i aktualne poslovne prakse. U prilog tome govore i sljedeći argumenti. U odlagalištima plovni objekata odlažu se u pravilu manja plovila koja se mogu jednostavno transportirati na prikolici kamiona ili osobnog vozila. Osim toga, činjenica da u prostorima uređenim za odlaganje plovni objekata na suhom ne mogu boraviti osobe – nautičari, točnije njihovi vlasnici ili korisnici, ima važnu posljedicu i na pitanje odgovornosti za jahtu ili brodicu za vrijeme trajanja ugovora o smještaju u odlagalištu plovni objekata. Naime, isključivo pružatelj usluge smještaja jahte ili brodice u odlagalištu plovni objekata ima nadzor i kontrolu nad jahtom ili brodicom za vrijeme trajanja ugovora. Konačno, za plovni objekt pohranjen ili smješten u hali, odlagalištu ili sličnom objektu nije nužno ni relevantno da bude u stanju sposobnosti za plovidbu. Za razliku od toga, ugovor o vezu je koncipiran tako da su prava i obveze raspoređeni na način da pružatelj usluge veza odgovara za siguran i ispravan vez za smještaj jahte ili brodice, a korisnik veza za održavanje jahte ili brodice i njezine opreme u stanju sposobnosti za plovidbu.

i prije donošenja novih zakonskih odredaba o ugovoru o vezu, poznato da će se mijenjati Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma,²⁹ a u izradi je i novi Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama koji će tek urediti pitanje tko, kako, gdje i pod kojim uvjetima će biti ovlašten pružati uslugu veza u moru odnosno na pomorskom dobru.

Kondicija koja se pretpostavlja sama po sebi za sve poslove građanskog i trgovačkog prava jest da pružatelj konkretne usluge koji je ugovorna strana u nekom ugovoru ima valjanu pravnu osnovu za obavljanje određene djelatnosti sukladno relevantnim pozitivnim propisima koji uređuju obavljanje te djelatnosti. Kada je riječ o ugovoru o vezu u moru ili o suhom vezu na kopnenom dijelu pomorskog dobra, radi se prvenstveno o tome da pružatelj usluge veza treba imati valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama.

Prilikom rasprave o nacrtu izmjena i dopuna PZ-a postavilo se pitanje treba li u okviru novih zakonskih odredaba o ugovoru o vezu predvidjeti svojevrsnu građanskopravnu sankciju za pružatelja usluge veza koji tu uslugu obavlja protuzakonito, poglavito kršeći propise o pomorskom dobru i morskim lukama. Tako, primjerice, trgovačko društvo koje je pružatelj usluge veza mora imati valjani ugovor o koncesiji za luku nautičkog turizma odnosno za dio pomorskog dobra na kojem upravlja sidrištem ili privezištem.

Naime, jedan od prijedloga Stručnog povjerenstva za izradu Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika bio je da se u okviru zakonskih odredaba o ugovoru o vezu predvide pravne posljedice za slučaj da pružatelj usluge veza, primjerice, nema valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama ili na drugi način grubo krši propise o pomorskom dobru i morskim lukama, odnosno odluku ili ugovor o koncesiji. Cilj takve odredbe bio bi dodatno zaštititi korisnika usluge veza, ali i opći interes očuvanja pomorskog dobra.

Razmatrajući potrebu uvođenja građanskopravne sankcije u zakonske odredbe koje uređuju ugovor o vezu, a koje su, naravno, isključivo privatnopravne, tj. obveznopravne naravi, treba imati u vidu već ranije navedenu napomenu da se *de lege ferenda* odredbe o ugovoru o vezu ne primjenjuju samo na vezove u moru i na kopnenom dijelu pomorskog dobra, već i na suhe vezove koji su izvan sustava

29 Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, luke nautičkog turizma razvrstava u sljedeće vrste: sidrišta, odlagališta plovnih objekata, suhe marine i marine. Marine su najsloženiji pojavni oblik luka nautičkog turizma kao luka posebne namjene, a čl. 10. Pravilnika definira marinu kao dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i ureden za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga.

pomorskog dobra, primjerice na suhe marine koje se nalaze na privatnom zemljištu. U tom smislu, razmatranja o posebnoj građanskopravnoj sankciji odnose se samo na vezove u moru ili na kopnenom dijelu pomorskog dobra.

Prije iznošenja i analize zakonskog prijedloga *de lege ferenda*, koji bi kao *lex specialis* regulirao spomenutu situaciju protuzakonitog veza, treba se osvrnuti na pitanje kako bi se *de lege lata* trebalo tumačiti građanskopravnu odgovornost pružatelja usluge veza koji nema valjanu pravnu osnovu za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama.

Smatramo da je *de lege lata* ugovor o vezu kao građanskopravni odnosno trgovački ugovor pravno valjan, tj. da proizvodi obveznopravni učinak, unatoč tome što je vez kao objekt ugovora protuzakonit u smislu propisa o pomorskom dobru i morskim lukama, i to sukladno čl. 322. st. 2. ZOO-a, kojim je propisano: ako je sklapanje određenog ugovora zabranjeno samo jednoj strani, ugovor je valjan ako u zakonu nije što drugo predviđeno za određeni slučaj, a strana koja je povrijedila zakonsku zabranu snosit će odgovarajuće posljedice. Općenito, u smislu ove odredbe ZOO-a zabrane su kaznenog ili upravnog značaja, a povrede od strane osoba na koje se odnose uzrokuju određene posljedice, a to su u načelu novčane kazne za prekršaje ili kaznena djela.³⁰ U konkretnom slučaju, pružanje usluge veza na pomorskom dobru bez valjane koncesije ili druge pravne osnove, odnosno protivno odluci ili ugovoru o koncesiji, predstavlja prekršaj za koji su propisane novčane kazne sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama. Primjerice, čl. 114. st. 1. t. 1. ZPDML-a propisuje da će se novčanom kaznom od 30.000,00 do 100.000,00 kuna kazniti za prekršaj pravna osoba ako pomorsko dobro upotrebljava ili gospodarski koristi bez koncesije ili koncesijskog odobrenja, znači postupa protivno čl. 7. st. 1. i 2. ZPDML-a. Čl. 112. st. 1. t. 1. ZPDML-a propisuje da će se kazniti novčanom kaznom od 50.000,00 do 100.000,00 kuna za prekršaj ovlaštenik koncesije ako pomorsko dobro ne koristi u skladu s odlukom i ugovorom o koncesiji (članak 16. stavak 3. ZPDML-a). Nadalje, po čl. 212. Kaznenog zakona,³¹ tko protivno propisima gradi građevinu u području koje je propisom ili odlukom nadležnog tijela proglašeno područjem od posebnog interesa za državu, a pomorsko dobro to jest po Ustavu Republike Hrvatske³², kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina. Dakle, svrha zaštite općeg interesa postiže se upravnim i kaznenim propisima kojima se

30 Vidi, 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. 519.

31 Narodne novine br. 125/2011, 144/2012, 56/2015, 61/2015, 101/2017 (u nastavku KZ).

32 Čl. 52. Ustava Republike Hrvatske, Narodne novine br. 56/1990, 135/1997, 8/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 76/2010, 85/2010, 05/2014.

zabranjuje gospodarsko korištenje pomorskog dobra bez valjane pravne osnove, odnosno protivno odluci i ugovoru o koncesiji. To znači da je sklapanje ugovora o vezu zabranjeno samo jednoj strani, tj. pružatelju usluge veza koji postupava protivno propisima o pomorskom dobru i morskim lukama.

Citiranom odredbom članka 322. st. 2. ZOO-a nije propisana posebna građanskopravna sankcija za ugovornu stranu koja je ugovor sklopila protivno zabrani, ali bi sukladno općim odredbama ZOO-a o ugovorima te o odgovornosti za štetu, ugovorna strana koja je postupala protiv zabrane sklapanja ugovora svakako snosila odgovornost za štetu koja bi eventualno mogla iz tog razloga nastati drugoj strani, tj. u konkretnom slučaju korisniku veza. Osim toga, nuđenje veza koji je protuzakonit moglo bi se kvalificirati i kao prijevara, odnosno korisnik veza mogao bi se pozivati i na bitnu zabludu s obzirom da je riječ o bitnim svojstvima objekta ugovora, pa bi korisnik veza mogao pobijati takav ugovor o vezu s osnova mana volje, u smislu čl. 284. ZOO-a (prijevara)³³, ili čl. 280. ZOO-a (bitna zabluda)³⁴. Premda je detektiranje i sankcioniranje onih pružatelja usluge veza koji ilegalno obavljaju tu djelatnost primarno stvar upravnopravnog i kaznenog postupka, ipak smatramo da ovo pitanje zavrjeđuje posebnu pravnu zaštitu i u okviru uređenja ugovorne odgovornosti iz ugovora o vezu. Naime, mišljenja smo da bi PZ-om kao posebnim propisom bilo svrhovito u građanskopravnom segmentu sankcionirati poslovanje onih pružatelja usluge veza koji nemaju valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama. Razmatrajući koja bi bila adekvatna građanskopravna sankcija kojom bi se postigla željena svrha, a to je zaštita korisnika vezova, osobito onih koji nastupaju u svojstvu potrošača, od nesavjesnog poslovanja određenih gospodarskih subjekata, zaključujemo da ništetnost takvih ugovora o vezu ne bi bila poželjna, jer bi izazivala pravnu nesigurnost.³⁵ Dok se svrha zabrane postiže izricanjem kaznene ili prekršajne sank-

33 Po čl. 284. ZOO-a ako jedna strana izazove zabludu kod druge strane ili je održava u zabludi u namjeri da je time navede na sklapanje ugovora, druga strana može zahtijevati poništaj ugovora i onda kad zabluda nije bitna, a uz to ima pravo zahtijevati naknadu pretrpljene štete.

34 Primjenom čl. 280. ZOO-a, korisnik usluge veza mogao bi se pozvati na to da se pristajući na ugovor o vezu, u slučaju da je vez protuzakonit, nalazio u bitnoj zabludi, jer se radi o zabludi koja se odnosi na bitna svojstva objekta ugovora (*error in substantia*) ili, pak, da je u zabludi u vezi takvih okolnosti koje se po običajima u prometu smatraju odlučnim. Naime, polazi se od toga da vez koji se nalazi na pomorskom dobru mora biti zakonit u smislu da je izgrađen i da se njime komercijalno raspolaže sukladno propisima o pomorskom dobru i morskim lukama, što predstavlja i garanciju u pogledu njegove ispravnosti i sigurnosti koje neupitno predstavljaju njegova odlučna svojstva. Dakle, ako bi vez bio nezakonit, korisnik veza bi odmah po saznanju imao pravo tražiti poništaj ugovora kao i naknadu pretrpljene štete.

35 Arg. Gorenc V., *et al.*, *op. cit.* u bilj. 30, str. 519. Pravna nesigurnost osobito je izražena kod ugovora koji se brzo konzumiraju i koji se masovno sklapaju, što je konkretno slučaj kod tzv. tranzitnih vezova.

cije, svrha zaštite korisnika veza od nesvjesnog postupanja pružatelja usluge veza mogla bi se u tom slučaju postići strožim režimom ugovorne odgovornosti od općepropisanog sustava subjektivne odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje.³⁶ U tom smislu, zalažemo se za zakonsko rješenje kojim bi se propisalo da pružatelj usluge veza u moru ili na pomorskom dobru mora imati valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama uz uvođenje posebnih odredaba o objektivnoj odgovornosti pružatelja usluge koji ne udovoljava navedenim uvjetima te prava korisnika veza na naknadu štete i jednostrani raskid ugovora o vezu.

Stoga, predlažemo uvođenje zakonskih odredaba sljedećeg sadržaja:

- (1) Pružatelj usluge veza u moru ili na pomorskom dobru mora 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.
- (2) Pružatelj usluge veza koji ne udovoljava uvjetima iz st. 1. ovog članka odgovara za štetu koja korisniku veza ili trećim osobama nastane u vezi s ugovorom o vezu.
- (3) Pružatelj usluge veza oslobađa se odgovornosti ako dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom korisnika veza učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta ili iz nepažnje.
- (4) Pružatelj usluge veza oslobađa se odgovornosti i ako dokaže da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta.
- (5) U slučaju da pružatelj usluge veza na moru ili kopnu ne udovoljava uvjetima iz stavka 1. ovog članka, korisnik veza pored prava na naknadu štete ima pravo i na jednostrani raskid ugovora o vezu.

Predloženo zakonsko rješenje predstavljalo bi dodatnu pravnu zaštitu za korisnika veza koji bi uz pravo na pobijanje ugovora s osnova mana volje (prijevera po čl. 284. ZOO-a, bitna zabluda po čl. 280. ZOO-a) imao i zakonom posebno predviđenu mogućnost jednostranog raskida ugovora, ali i pravo na naknadu štete po pravilima o objektivnoj odgovornosti pružatelja usluge veza. *De lege ferenda*, pružatelj usluge veza koji se tom gospodarskom djelatnošću na pomorskom dobru bavi bez valjane pravne osnove, može se osloboditi odgovornosti

³⁶ ZOO, čl. 342.-349. (ugovorna odgovornost) i čl. 1045. *et seq.* (odredbe o izvanugovornoj odgovornosti za štetu koje se temeljem čl. 349. analogno primjenjuju i na ugovornu odgovornost).

samo u slučaju da dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena namjerno ili nepažnjom samog korisnika veza, odnosno namjernom štetnom radnjom ili propustom treće osobe. Dakle, *de lege ferenda*, pružatelj usluge veza koji komercijalno raspolaže protuzakonitim vezovima, odgovarao bi i za štetu koja je posljedica više sile. Predvidjeli smo da objektivna odgovornost pružatelja usluge veza koji se koristi protuzakonitim vezovima postoji i u slučaju štete koja bi u vezi s ugovorom o vezu mogla nastati trećim osobama, čime se ujedno potencira svrha zaštite općeg interesa.

3.2. Korisnik veza

Korisnik veza je ugovorna strana koja s pružateljem usluge veza sklapa ugovor o vezu. Faktično to je kod ugovora o stalnom vezu za brodicu ili jahtu najčešće njen vlasnik, primatelj leasinga, ili zakupoprimalac (primjerice čarter kompanija), a kod tranzitnog veza to će često biti i najmoprimalac³⁷ brodice ili jahte u čarteru.

Ovdje napominjemo da smo *de lege ferenda* predložili izmjenu u definiciji korisnika jahte sukladno kojoj 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 brodice 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.

Poseban problem u praksi nastaje kada brodice ili jahta koja se nalazi na stalnom vezu promijeni vlasnika ili korisnika prije ugovorenog roka isteka ugovora o vezu. Jasno, s obzirom da ugovor vezuje samo ugovorne strane, promjena na strani vlasnika ili korisnika jahte ili brodice ne dovodi automatski i do promjene

³⁷ Napominjemo da u kontekstu ovog rada podrazumijevamo najmoprimalca iz ugovora o najmu brodice ili jahte sa ili bez posade, te koji uključuje ili ne uključuje uslugu smještaja gostiju na brodici ili jahti. 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.

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. Međutim, 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 korisnika veza čija je ujedno i jedna od glavnih obveza iz ugovora o vezu da brine o brodicu odnosno jahti i njezinu održavanju. Osim toga, treba imati u vidu da će pružatelj usluge veza u pravilu uvjetovati da brodica ili jahta koja se stavlja na vez bude osigurana za slučaj gubitka ili oštećenja brodice ili jahte, njenih strojeva i opreme prema uobičajenim uvjetima punog pokrivanja pomorskog kaska, kao i osiguranje odgovornosti za štete prema trećima koje bi mogle nastati u vezi uporabe ili korištenja jahte ili brodice.³⁸ Poznato je da prema uobičajenim uvjetima osiguranja brodice i jahti osiguranje u pravilu automatski prestaje promjenom na strani osiguranika, tj. vlasnika ili korisnika jahte ili brodice. Promjena na strani osiguranika dopuštena je isključivo uz suglasnost osiguratelja. Stoga će, ako za vrijeme trajanja ugovora o vezu dođe do promjene na strani vlasnika ili korisnika jahte ili brodice, najvjerojatnije doći i do prestanka osiguranja brodice ili jahte koje je pružatelj usluge uvjetovao korisniku veza.

Zbog svega navedenog, za pružatelja usluge veza ključno je da postoji pravna i stvarna poveznica između korisnika veza i brodice i jahte. Stoga je poželjno i preporučljivo da ugovorne strane ugovorom o vezu urede pitanje mogućnosti i načina prijenosa ugovora o vezu na novog korisnika veza u slučaju promjene vlasnika odnosno korisnika jahte ili brodice, ako jahta odnosno brodica ostane na vezu nakon što se promijeni njezin vlasnik. 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 kao ugovorna strana u ugovoru o vezu može, ako na to pristane pružatelj usluge veza kao druga ugovorna strana, prenijeti ugovor na treću osobu koja je novi vlasnik

38 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: ZOO), s obzirom da obvezno osiguranje pokriva samo štete koje mogu nastati uslijed smrti ili tjelesne ozljede osoba koje se nalaze izvan osigurane brodice ili jahte, isključujući osobe koje se nalaze na nekom drugom plovnom objektu (koje bi hipotetski mogle biti ozlijeđene u sudaru). Dakle, efektivno pokrivena su štete uslijed tjelesne ozljede ili smrti kupača, daskaša, ili sl. te osoba na obali. Nisu pokrivena šteta na imovini trećih osoba. Stoga će pružatelj usluge veza najvjerojatnije uvjetovati da brodica odnosno jahta bude pokrivena policom dobrovoljnog osiguranja odgovornosti za štete prema trećima do zadovoljavajuće svote osiguranja sa širokim opsegom pokrivanja 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.

jahte ili brodice, a koja time postaje nositelj svih prenositeljevih prava i obveza iz ugovora o vezu. Prijenosom ugovora ugovorni odnos između korisnika veza (prenositelja) i pružatelja usluge veza prelazi na novog vlasnika odnosno korisnika jahte ili brodice (primatelja) u času kada pružatelj usluge veza pristane na taj prijenos, a ako je pružatelj usluge veza dao svoj pristanak unaprijed, u času kad je obaviješten o prijenosu.

Korisno je na ovom mjestu ukazati na jednu stariju odluku suda u kojoj je bilo sporno je li novi vlasnik plovila konkludentnim činima sklopio ugovor o vezu s pružateljem usluge veza. Tužitelj je kupio i preuzeo plovilo od ranijeg vlasnika koji je s marinom bio u ugovornom odnosu. Nakon što je tužitelj pozvan od tuženika (marine) da preuzme i ukloni plovilo s veza jer će u protivnom biti premješteno na drugi vez, tužitelj to nije učinio. Sud je zaključio da se ne može smatrati da je ugovor o vezu bio zaključen, kako to smatra tužitelj, konkludentnim činima tužitelja koji nije preuzeo plovilo nakon određenog roka te tuženika koji je premjestio plovilo na drugi vez, a u zimskom razdoblju ga ponovno vratio na siguran zaštićeni dio marine. U ponašanju tuženika i njegovu pozivu tužitelju da preuzme plovilo te premještanju plovila na drugi manje siguran vez nakon što tužitelj u određenom roku nije preuzeo plovilo nema elemenata izražavanja volje za sklapanje ugovora o vezu i čuvanju plovila. Nedostatak volje za sklapanje ugovora već na strani tuženika ukazuje da između stranaka u sporu nije nastao ugovor o vezu i čuvanju tužiteljevog plovila.³⁹ Znači, raniji vlasnik jahte nije mogao prenijeti ugovor o vezu na novog vlasnika (stjecatelja) bez suglasnosti pružatelja usluge veza kao druge ugovorne strane niti se zbog opisanih razloga može smatrati da je, zbog činjenice što je novi vlasnik ostavio jahtu na vezu, između njega i pružatelja usluge veza konkludentnim činom sklopljen ugovor o vezu.

S druge strane postoje određene specifičnosti u pogledu identiteta korisnika veza kod tranzitnih vezova. Naime, ako ugovor o tranzitnom vezu sklapa skipper odnosno zapovjednik jahte ili voditelj brodice u čarteru, postavlja se pitanje koga obvezuje takav ugovor o vezu na strani korisnika veza. Ako je plovilo dano u najam bez posade, te je najmoprimec preuzeo obvezu angažmana skippera, ugovor o vezu obvezuje najmoprimeca kao korisnika veza, budući da skipper radi po njegovu nalogu, tj. u njegovu ime i za njegov račun.

Ako je, pak, plovilo dano u najam (čarter) s posadom, tj. ako je na plovilu profesionalna posada (skipper), koju je angažirao najmodavac, ugovor o vezu koji je sklopio skipper obvezuje i najmodavaca i najmoprimeca, ovisno o tome po čijem nalogu skipper radi. Naime, za vrijeme trajanja ugovora o najmu jahte ili brodice

³⁹ Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-877/1991, odluka od 18. rujna 1991.

skipper, pristajući na nautički vez, to u pravilu čini u ime i za račun najmoprimca kao korisnika veza i obveznika plaćanja naknade za vez. To je u skladu s uobičajenom praksom kod čartera, tj. kad se brodica ili jahta daju u najam s posadom, posada je dužna izvršavati naloge najmoprimca u svezi rute krstarenja, te se podrazumijeva da se uplovljavanje u luku odnosno pristajanje na vez obavlja po nalogu najmoprimca. S druge strane, skipper je angažiran od strane najmodavca pa generalno nastupa u njegovo ime, a osobito se to očituje u pogledu sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Hipotetski gledano, sporna situacija može nastati ako profesionalni skipper jahte ili brodice koja je dana u najam s posadom pristane na vez u sigurnoj luci radi sigurnosti, primjerice, radi zaklona od nevremena, a najmoprimac se tome protivi te inzistira na nastavku krstarenja ili zatraži uplovljavanje u drugu nezaštićenu uvalu. Treba smatrati, a to će eksplicitno proizlaziti iz odredaba o ugovoru o najmu jahte ili brodice *de lege ferenda*, da posada nije dužna izvršavati naloge čije bi izvršenje moglo izravno ugroziti sigurnost brodice ili jahte ili osoba na brodici ili jahti, kao niti naloge koji ne odgovaraju vrsti, namjeni ili tehničkim sposobnostima brodice ili jahte. Znači, ako to zahtijevaju razlozi sigurnosti brodice ili jahte ili osoba na brodici ili jahti, profesionalna posada je ovlaštena uploviti u sigurnu luku i sklopiti ugovor o vezu, no tada to čini u ime najmodavca, ali uobičajena je praksa da i takav trošak veza pada na teret najmoprimca, i to temeljem uobičajenih uvjeta ugovora o najmu.

Zaključno, iznimno je važno utvrditi identitet osobe korisnika veza, tj. osobe koju ugovor o vezu obvezuje, osobito kad se javi problem namirenja dospjelih neplaćenih naknada za vez, s obzirom na eventualnu mogućnost ishoda priremene mjere osiguranja ili ovrhe nad brodicom ili jahtom u vezi koje je potraživanje pružatelja usluge veza nastalo. Kako je ovrha moguća samo na imovini dužnika, u nedostatku vjerovnikova založnog prava na stvari nužno je ustanoviti postojanje osobne odgovornosti vlasnika plovila za dugovanu naknadu za vez. U ovom kontekstu veoma su relevantne i odredbe PZ-a o pomorskim privilegijama te prijedlozi *de lege ferenda* u tom pogledu, o čemu nešto detaljnije govorimo o pravu zadržanja (*infra*, t. 8.).

4. Objektivno bitni sastojci ugovora o vezu

Objektivno bitni sastojci ugovora o vezu jesu:

- a) vez za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave,
- b) jahta ili brodica koja je predmet ugovora o vezu i
- c) naknada za vez.

4.1. Vez za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave

Osnovni sadržaj svakog ugovora o vezu je preuzimanje obveze pružatelja usluge veza da će korisniku veza ustupiti na uporabu siguran vez za smještaj jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave tijekom određenog vremenskog razdoblja. Slijedom toga, svrha sklapanja svih vrsta ugovora o vezu je uvijek uporaba mjesta za vez, pa je po svojoj pravnoj prirodi svaki ugovor o vezu uporabna ili najamna pogodba – *locatio conductio rei*.⁴⁰ Stoga ustupanje veza na uporabu predstavlja najvažniji i najprepoznatljiviji sastojak ugovora o vezu. Taj objektivno bitan sastojak je osnovna *differentia specifica* ugovora o vezu u odnosu na sve druge poslove i ugovore pomorskog, obveznog i trgovačkog prava.

Iako je mjesto za vez kao bitan sastojak ugovora o vezu u pravilu u ugovoru designirano, na način da je određen broj gata, veza i sl., nije nužno da predmet ugovora bude određeni individualizirani vez, ali je nužno i bitan je sastojak ugovora preuzimanje obveze davanja na uporabu sigurnog i održavanog veza. Naime, na tragu aktualne poslovne prakse, predlaže se da zakon sadrži permissivnu normu u pogledu premještanja jahte ili brodice s jednog veza na drugi. Propisat će se da pružatelj usluge veza može u bilo kojem trenutku bez pitanja ili odobrenja korisnika veza premjestiti jahtu ili brodicu na drugi odgovarajući vez. Znači, korisniku veza se ne omogućuje ekskluzivno pravo na uporabu određenog designiranog veza. Ovakvo buduće zakonsko rješenje je ozakonjenje aktualne poslovne i sudske prakse. Naime, u općim uvjetima ugovora marina neizostavno se predviđa da je marina ovlaštena svako plovilo prema potrebama marine premještati i na druge odgovarajuće vezove te da za premještanje marini nije potrebno odobrenje korisnika veza. 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.⁴¹

Propisivanjem takvih uvjeta poslovanja, pružateljima usluge veza je omogućeno da upravljaju svojim smještajnim kapacitetima za vez potpuno suvereno. Razlog za premještanje jahte ili brodice može biti komercijalne prirode, ili se može raditi o premještanju koje je u izvanrednim situacijama nužno radi sigurnosti ili zaštite okoliša o kojima je pružatelj usluge veza dužan brinuti po samom zakonu.⁴² Pod određenim uvjetima, takvo premještanje radi sigurnosti u hitnim

40 Ugovor o vezu ubraja se u skupinu ugovora o privremenoj uporabi dobara. U ovu grupu spadaju i ugovor o posudbi, ugovor o zakupu, ugovor o zajmu, ugovor o kreditu i ugovor o licenci. Opširnije o pravnoj prirodi ugovora o vezu Skorupan Wolff; Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.* bilj. 10, str. 326-330.

41 Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-8130/03, odluka od 22. 11. 2016.

42 Kada je pružatelj usluge veza koncesionar luke nautičkog turizma, on ima zakonsku ulogu tijela koje upravlja lukom, pa je temeljem ZPDML-a i PZ-a te podzakonskih akata dužan brinuti o sigurnosti i

situacijama moglo bi se čak pravno kvalificirati kao spašavanje u smislu odredaba PZ-a (čl. 760. i dalje) odnosno Međunarodne konvencije o spašavanju, London, 1989.⁴³ O hitnim mjerama koje poduzima pružatelj usluge veza u izvanrednim situacijama detaljnije govorimo u posebnom poglavlju (*infra*, t. 5.3.)

Korisno je napomenuti da predmet ugovora može biti postojeći vez, ali i budući, tj. vez koji će se tek izgraditi. Primjerice, moguće je da pružatelj usluge veza proširuje smještajne kapacitete te gradi i oprema nove gatove i vezove, stoga teoretski budući vez koji će se tek izgraditi i opremiti može biti predmet ugovora o vezu s obzirom na njegove kauzalne značajke. To bi bio ugovor o vezu za koji su u vrijeme njegova sklapanja poznati svi njegovi bitni elementi, te je određeno da će pružatelj usluge veza u roku koji ugovorne strane odrede ustupiti vez na uporabu korisniku veza.⁴⁴

4.2. Jahta ili brodica koja je predmet ugovora

Jahta ili brodica je bitan sastojak ugovora o vezu, a to jasno proizlazi i iz definicije ugovora o vezu *de lege ferenda* u kojoj je određeno da se vez daje na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice. To znači da jahta ili brodica u ugovoru treba biti individualizirana, a vez mora biti odgovarajući upravo za tu jahtu ili brodicu s obzirom na njezin tip i maritimna obilježja. Također, i prema aktualnoj poslovnoj praksi svi ugovori o vezu sklapaju se za smještaj određene jahte ili brodice. U ugovorima o stalnom vezu, koji se u praksi sklapaju u pisanom obliku, uobičajeno se navode sljedeći podaci kojima se individualizira jahta ili brodica: tip jahte ili brodice, ime jahte ili brodice, registarska oznaka, zastava, luka upisa, podaci o njezinoj vrijednosti, ukupna dužina,⁴⁵ ukupna širina, gaz, trup, godina

redu na području cijele luke, a u svezi s time ima određene javne ovlasti u okviru kojih može intervenirati konkretnim mjerama u slučaju ugroze. U luci otvorenoj za javni promet, tijelo koje upravlja lukom je lučka uprava, a ako je unutar javne luke dana koncesija privatnom koncesionaru na određenom lučkom području, tada on ima obvezu brige o sigurnosti i zaštiti okoliša na području kojim upravlja temeljem koncesije.

43 O spašavanju će se raditi ako pružatelj usluge veza 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. Vidjeti opširnije Skorupan Wolff *et al.*, *Berthing contract obligations...*, *op. cit.* u bilj. 14.

44 Zaključak proizlazi iz općih odredaba ZOO-a o objektu ugovorne obveze, tj. činidbe koja mora biti određena ili određiva (čl. ZOO, 269.). Slično tome, predmet ugovora o kupoprodaji, ugovora o najmu ili ugovora o zakupu može biti buduća stvar, tj. stvar koja još ne postoji, arg. Gorenc, *et. al.*, *op. cit.* u bilj. 30, str. 870.

45 Termin ukupna dužina jahte ili brodice ne odnosi se na dužinu „preko svega“ deklariranu u dokumentima jahte ili brodice, već znači ukupnu dužinu jahte ili brodice u koju su uključeni sva oprema i sve dogradnje, kao što su sidra, pramčani produžeci, platforme za kupanje, nosači za pomoćna plovila, pasarele i slično.

gradnje, tip motora, snaga motora i eventualno druga maritimna obilježja jahte ili brodice.

S obzirom da je određena jahta ili broдика predmet ugovora o vezu i njegov bitan sastojak, proizlazi da korisnik veza ne može na ugovoreni vez staviti nijednu drugu jahtu ili brodicu.

Naravno, treba uzeti u obzir da je situacija specifična u slučaju kada pružatelj usluge veza ugovara veći broj vezova za istog korisnika veza, primjerice za čarter flotu. Moguće je da će se kod takvog ugovora korisniku veza, konkretno čarter kompaniji, ustupiti na uporabu čitav gat ili određeni broj vezova u luci. Ugovorne strane se mogu suglasiti da čarter kompanija slobodno kombinira dodijeljene joj vezove za sve brodice i jahte iz flote, naravno uz poštivanje odgovarajućih tehničkih zahtjeva, reda u luci i sigurnosti plovidbe, tj. vodeći računa o tehničkim karakteristikama brodice ili jahte i odgovarajućim osobinama veza. Stvarna praksa se u tom pogledu razlikuje, ali ipak, u terenskim istraživanjima provedenim na projektu DELICROMAR, u mnogim hrvatskim marina nalazimo da se u okviru velikog broja ugovora o suradnji između koncesionara luka nautičkog turizma i čarter kompanija sklapa poseban ugovor o vezu za svaku brodicu ili jahtu iz čarter flote kojim se formalno pojedinom plovilu dodjeljuje određeni vez, uz pridržaj prava premještanja plovila na drugi vez od strane pružatelja usluge veza.

U svakom slučaju, prijedlog *de lege ferenda* u pogledu jahte ili brodice kao određenog predmeta ugovora i bitnog sastojka ugovora potvrđuje prevladavajuću praksu, ali je dispozitivne prirode, što znači da su ugovorne strane slobodne ugovorom urediti ovo pitanje i na drugi njima poželjan ili prihvatljiv način.

4.3. Naknada za vez

Ugovor o vezu je naplatni pravni posao. Već iz pojma ugovora o vezu proizlazi da je za pružatelja usluge veza svrha sklapanja ugovora u stjecanju prava zahtijevati plaćanje naknade za vez. Zbog toga je naknada za vez bitan sastojak ugovora o vezu. Ona u ugovoru ne mora biti određena, ali mora biti određiva. Naknada za vez je osnovni prihod pružatelja usluge veza stoga je ona u ugovorima o vezu uvijek određena, pa u praksi neće biti primjera da se ugovaratelji nisu suglasili o visini naknade za vez. Najčešće pružatelji usluge veza kao sastavljači ugovora o vezu u ugovoru upućuju na svoje cjenike koji su javno objavljeni. Naime, u čl. 6. st. 1. t. 1. Zakona o pružanju usluga u turizmu⁴⁶ propisano je da su pružatelji usluga u turizmu dužni objavljivati uvjete, sadržaj i cijenu svake pojedine usluge, a to znači da je naknada za vez uvijek određiva.

⁴⁶ Narodne novine br. 130/2017, u nastavku ZPUT.

Osim iznosa naknade, u ugovoru o vezu fiksira se i dospijeće plaćanja naknade za vez. Međutim, važno je istaknuti da rok plaćanja naknade za vez nije sastojak koji je objektivno bitan. Znači, nije nužno da u ugovoru bude određen rok plaćanja. Podrazumijeva se da ugovaratelji mogu ugovoriti bilo koje razdoblje, primjerice jednokratno plaćanje iznosa naknade za vez prilikom sklapanja ugovora, obročno plaćanje i sl. To je moguće jer zakon neće uvoditi prisilnu odredbu koja bi im to priječila, ali ako ne ugovore rokove plaćanja ugovorom, zakon će sadržavati rješenje tog pitanja. U nedostatku ugovorne odredbe smatrat će se da je korisnik veza dužan plaćati naknadu za vez kako je uobičajeno u mjestu u kojem se vez nalazi. Strane ugovora o vezu općim uvjetima ugovora i/ili ugovorom mogu odrediti da je rok ispunjenja obveze plaćanja naknade bitan sastojak ugovora. U tom slučaju radi se o subjektivno bitnom sastojku.

5. Obveze i odgovornost pružatelja usluge veza

5.1. Ustupanje i održavanje veza

Osnovna i središnja obveza pružatelja usluge veza prisutna u svim modelima ugovora o vezu je da korisniku veza ustupi na uporabu mjesto za siguran vez. Zbog toga se može reći da je ustupanje na uporabu veza središnja aktivnost oko koje se grade svi obvezni odnosi strana iz ovog ugovora.

Ustupanje veza uobičajeno se svodi na to da pružatelj usluge veza ustupi na uporabu korisniku veza određeni dio akvatorija, objekata, infrastrukture i odgovarajuće lučke odnosno druge opreme potrebne za vez, tj. za smještaj brodice ili jahte. Kada je riječ o vezu u moru, to se odnosi poglavito na dio morske površine, gata za pristup plovilu, sidreni blok i lanac ili drukčije tehnički izveden vez, priključak za električnu energiju i tekuću vodu i sl.⁴⁷

Nužno je da vez bude ispravan i siguran, zbog toga će nove zakonske odredbe govoriti o standardu koji vez mora zadovoljavati, a to je njegova ispravnost i sigurnost. Pravilima struke određuje se kada su te kondicije ispunjene. Znači, ispravnost i sigurnost veza je pravni standard kojim će zakon definirati sadržaj ove obveze. U slučaju spora, za svaki pojedini slučaj će se utvrđivati, po potrebi različitim dokaznim sredstvima, primjerice iskazima vještaka, svjedoka i sl., je li konkretan vez bio ispravan i siguran. Dakle, pitanje ispravnosti i sigurnosti veza je činjenično pitanje.

Siguran vez podrazumijeva adekvatnu lučku infrastrukturu i sidrene sustave izgrađene i opremljene sukladno pravilima struke i svim pozitivnim propisima.

47 Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma...*, *op. cit.* bilj. 6, str. 9.

Faktično, u praksi se radi o tome da vez treba biti odgovarajući za konkretnu jah-tu ili brodicu s obzirom na njezinu vrstu, dimenzije i druge tehničke i maritimne osobine, da treba pružiti razumno prihvatljivu zaštitu od hidrometeoroloških utjecaja, da do njega treba biti omogućen nesmetan i siguran pristup i sl.

Bitno je istaknuti da je odgovornost pružatelja usluge veza za sigurnost i ispravnost veza kontinuirana, a to znači da on nije obvezan samo predati na uporabu siguran vez već ova obveza podrazumijeva i da za sve vrijeme trajanja ugovora redovito provjerava i održava njegovu sigurnost i ispravnost. Zbog toga se u samom zakonskom tekstu apostrofira ne samo *ustupanje* veza, već i njegovo *održavanje* kao cjelovita i jedinstvena obveza.

De lege ferenda predlaže se izričito propisati stupanj pažnje s kojom pružatelj usluge veza treba postupati, odnosno koji mora zadovoljavati. Riječ je o pažnji dobrog stručnjaka s kojom mora brinuti o spomenutim kondicijama veza.⁴⁸ Kriterij pozornosti postavljen je objektivno, a ne subjektivno. To znači da se pri ocjeni o tome je li određena osoba postupala sa zahtijevanom pažnjom 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 stručnjaka.⁴⁹ Za ovakvo rješenje opredijelili smo se iz razloga što smo temeljem provedenih istraživanja u okviru projekta DELICROMAR ustanovili da su se na domaćem tržištu, ali i međunarodnom, formirala i ustalila određena zajednička pravila struke i običaji specifični za djelatnost pružanja usluge nautičkog veza, kako u pogledu izgradnje i opremanja nautičkih vezova, tako i u pogledu sadržaja usluge i načina njenog obavljanja.⁵⁰

Kao što je istaknuto, ako pružatelj usluge veza ujedno upravlja lukom ili lučkim područjem (koncesionar ili lučka uprava), uz brigu o ispravnosti i sigurnosti

48 Po općim načelima obveznog prava, sudionik u obveznom odnosu dužan je u ispunjavanju svoje obveze postupati s pažnjom dobrog gospodarstvenika, tj. s pažnjom koja se u odgovarajućoj vrsti posla zahtjeva u pravnom prometu (ZOO, čl. 1. st. 1.), dok je sudionik u obveznom odnosu u ispunjavanju obveze iz svoje profesionalne djelatnosti dužan postupati s povećanom pažnjom prema pravilima struke i običajima, tj. pažnjom dobrog stručnjaka. Pravna doktrina i sudska praksa tumače da se standard pažnje dobrog stručnjaka odnosi na profesionalce poput samostalnih arhitekata, građevinara, računovođa, revizora, odvjetnika, liječnika, stomatologa, ali i financijskih institucija, profesionalnih prijevoznika, ovlaštenih zanatlija automehaničarske struke i sl. Vidi Gorenc, *et al.*, *op. cit.* u bilj. 30, str. 23. Zakonom o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014, koji je bio na snazi do 31. 12. 2017. u čl. 4. st. 1. t. 3. bilo je propisano da su pružatelji usluga u turizmu, uključujući i usluge u nautičkom turizmu, dužni postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima (pažnja dobrog stručnjaka). U novom ZPUT-u više nema takve zakonske odredbe.

49 Opširnije tumačenje: Gorenc *et al.*, *op. cit.* u bilj. 30, str. 22-23.

50 Uz opširna istraživanja provedena u hrvatskim marinama, projektom smo obuhvatili i Maltu, Italiju, Španjolsku, Sloveniju i Crnu Goru gdje smo u terenska istraživanja uključili marine, nadležna javna tijela te specijalizirane odvjetnike i znanstvenike koji se bave pomorskim pravom.

veza, dužan je kontinuirano održavati u urednom i dobrom stanju luku, njezinu infrastrukturu, građevinske objekte, postrojenja i drugu lučku opremu.

Nerijetko se prilikom deskripcije ove obveze u općim uvjetima ugovora naših pružatelja usluge veza navodi da ova obveza uključuje dužnost pružatelja usluge veza da ima zaposlen dovoljan broj kvalificiranog osoblja osposobljenog za poslove vezane uz održavanje, nadzor i brigu o tehničkoj sigurnosti i ispravnosti vezova. Ovakve i slične odredbe u općim uvjetima ugovora doprinose jasnoći ugovora, a u slučaju spora olakšavaju dokazivanje pružatelju usluge veza da je postupao *lege artis*. Naime, pružatelju usluge veza koji ima zaposlen odgovarajući broj kvalificiranog osoblja, koji prema unaprijed utvrđenim protokolima obilazi luku, nadzire stanje veza i održava ga, ima odgovarajući video nadzor i sl. neće biti problem dokazati da je postupao pažnjom dobrog stručnjaka u ispunjavanju ove obveze. Zbog toga je korektna poslovna praksa hrvatskih pružatelja usluge veza koji u svojim ugovorima i općim uvjetima ugovora segment ispravnosti veza označavaju kao ključnu i odlučnu obvezu.

5.2. *Odgovornost za materijalne nedostatke veza*

Pored obveza koje nastaju po redovitom i namjeravanom tijeku stvari i nazivaju se primarne obveze, postoje i obveze koje *ex lege* ne moraju nužno nastati, tj. tzv. sekundarne obveze.⁵¹ Odgovornost za materijalne nedostatke veza spada u tzv. sekundarne obveze pružatelja usluge veza.

Zakon će posebno razraditi pitanja vezana uz odgovornost pružatelja usluge veza za materijalne nedostatke veza.

Materijalni nedostaci postoje ako je vez:

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

Ako je ispunjena jedna od taksativno navedenih situacija, korisnik veza može raskinuti ugovor i ima pravo na naknadu štete, međutim samo pod uvjetom da pružatelj usluge veza *ne* otkloni nedostatke ili *ne* premjesti jahtu ili brodicu na drugi odgovarajući vez. Znači, odredbe PZ-a *de lege ferenda* određuju da je primarno pravo korisnika veza zahtijevati da pružatelj usluge veza otkloni nedostatak ili da premjesti jahtu ili brodicu na drugi odgovarajući vez. Nadalje, pravo korisnika veza na raskid ugovora je podredno (supsidijarno) pravu na zahtjev za otklanjanje nedostatka ili premještanje jahte ili brodice.⁵² Ovakvo zakonsko rješenje *de lege*

51 Gorenc *et al.*, *op. cit.* u bilj. 30, str. 875.

52 Vidjeti komentar uz odredbu čl. 410 ZOO-a, *ibid.*, str. 705.

ferenda usklađeno je s odredbama ZOO-a koje govore o učincima dvostranoobveznih ugovora, i to o odgovornosti za materijalne nedostatke ispunjenja, osobito s čl. 357. st. 1. i 3. ZOO-a. Kada je riječ o ugovoru o vezu, u prvom redu dolaze do primjene (kada zakon stupi na snagu) odredbe PZ-a koje govore o odgovornosti za materijalne nedostatke veza, ali podredno i na odgovarajući način i odredbe čl. 400 – 422. ZOO-a, jer spomenuti čl. 357. st. 3. ZOO-a propisuje da ako za pojedine ugovore nije što drugo propisano na odgovarajući se način primjenjuju odredbe ZOO-a o odgovornosti prodavatelja za materijalne nedostatke.

U pogledu trenutka u kojem korisnik veza stječe pravo na jednostrani raskid ugovora, treba smatrati kako on to pravo stječe u trenutku kada postane izvjesno da pružatelj usluge neće otkloniti nedostatak ili premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez. Radi li se o tome, činjenično je pitanje u svakom pojedinom slučaju.

Podrednom primjenom čl. 412. ZOO-a koji govori o tome kada kupac može raskinuti ugovor, treba smatrati da korisnik veza može raskinuti ugovor samo ako je prethodno dao pružatelju usluge veza naknadni primjereni rok za ispunjenje ugovora. Iznimka od tog pravila je da korisnik veza može raskinuti ugovor bez ostavljanja naknadnog roka ako mu je pružatelj usluge veza nakon obavijesti o nedostacima priopćio da neće ispuniti ugovor, ili ako iz okolnosti konkretnog slučaja očito proizlazi da pružatelj usluge veza neće ispuniti ugovor ni u naknadnom roku, kao i u slučaju kada korisnik veza zbog zakašnjenja pružatelja usluge veza ne može ostvariti svrhu radi koje je sklopio ugovor.

Raskid ugovora zbog nedostataka veza ima isti učinak kao i raskid dvostranoobveznih ugovora zbog neispunjenja (čl. 419. st. 1. ZOO-a). Raskidom ugovora ugovorne strane se oslobađaju svojih obveza, a ako je koja štogod ispunila, ima pravo zahtijevati vraćanje danog i naknadu za koristi koje je druga strana imala od ispunjenog.⁵³

Važno je naglasiti da u slučaju postojanja materijalnih nedostataka veza, korisnik veza ne može optirati između prava na raskid ugovora i prava na sniženje naknade za vez. Naime, nove zakonske odredbe o ugovoru o vezu koje se uvode PZ-om ne daju pravo korisniku veza na snižavanje naknade za vez, kao što to primjerice čine odredba čl. 530. st. 2. ZOO-a, koja govori o pravima zakupnika kada stvar ima nedostatak, čl. 410. ZOO-a, koja govori o pravima kupca, te čl. 559. ZOO-a, koja govori o pravima najmprimca. Neprikladnost veza za sigurnu uporabu ne može imati alternativu u snižavanju naknade za vez, održavanju ugovora na snazi i uporabi tehnički neispravnog i nesigurnog veza, jer bi po samoj prirodi stvari to bilo praktički nezamislivo.

⁵³ *Ibid*, str. 719.

U slučaju raskida ugovora, radi se o raskidu radi neispunjenja obveza druge strane, pa korisniku veza pripada i pravo na naknadu štete radi povrede ugovora. Znači, pravo na naknadu štete pripada korisniku veza kumulativno uz pravo na raskid, a kako se radi o šteti zbog povrede ugovora, primjenjuju se odredbe čl. 342. – 349. ZOO-a, te analogno i odredbe ZOO-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu (ZOO, čl. 1045. *et seq.*).⁵⁴ Ako bi se, pak, radilo o neispravnosti ili nesigurnosti veza koja proizlazi iz nedostatka valjane pravne osnove za obavljanje djelatnosti usluge veza na pomorskom dobru, odgovornost za štetu bi se *de lege ferenda* trebala cijeliti po načelu kauzaliteta, što smo detaljno analizirali u poglavlju o pružatelju usluge veza (*supra*, t. 3.1.)

Zakonske odredbe o ugovoru o vezu *de lege ferenda* predviđaju da pružatelj usluge veza može isključiti ili ograničiti odgovornost za materijalne nedostatke samo kad je riječ o običnoj nepažnji. Drugim riječima, odgovornost za namjeru ili krajnju nepažnju ne može se unaprijed ugovorom isključiti ili ograničiti. Takvo rješenje na tragu je rješenja iz ZOO-a, konkretno, čl. 345. st. 1. ZOO-a propisuje da se odgovornost dužnika za namjeru ili krajnju nepažnju ne može unaprijed ugovorom isključiti ni ograničiti. Također, kao što je opisano, na ugovor o vezu će se supsidijarno primijeniti i odredba čl. 408. st. 2. ZOO-a, kojom je propisano da je odredba ugovora o ograničenju ili isključenju odgovornosti za nedostatke ništetna kada je nedostatak bio poznat pružatelju usluge veza, a on o njemu nije obavijestio korisnika veza, a i kad je pružatelj usluge veza nametnuo tu odredbu koristeći se svojim monopolskim položajem, te ako se radi o potrošačkom ugovoru. U ovom slučaju jasno je da se radi samo o djelomičnoj ništetnosti, znači ništetnosti pojedine odredbe ili odredaba o ograničenju ili isključenju odgovornosti, a ne i o tome da bi ništetnost te ili tih odredaba dovela do ništetnosti ugovora o vezu u cjelini.

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

U redovnim i uobičajenim okolnostima stanje jahte ili brodice te stanje priveza ne zahtijevaju posebne i dodatne veće intervencije pružatelja usluge veza. Ovisno o vrsti i sadržaju ponude pružatelja usluge veza te opsegu ugovorene usluge i odgovarajućoj visini njene cijene, pružatelj usluge, primjerice, može u vrijeme odsustva korisnika veza osigurati povremene obilaske jahte ili brodice na vezu radi nadzora s gata, kontrolu bokobrana i konopa za privez, njihovo podešavanje s obzirom na vremenske uvjete i sl.⁵⁵ Međutim, od te redovite situacije treba razli-

⁵⁴ Vidi bilj. 3636.

⁵⁵ Ovakva se usluga u pravilu može očekivati kod stalnog veza u marini, ali ne i kod privremenog veza, te nije tipična za druge vrste luka.

kovati situaciju ako nastupe okolnosti koje zahtijevaju urgentno postupanje jer je ozbiljno i akutno ugrožena sigurnost jahte ili brodice na vezu, život i zdravlje ljudi, okoliš, druge jahte ili brodice i infrastruktura luke. U tom slučaju postupanje pružatelja usluge veza uključuje poduzimanje razboritih i uobičajenih mjera da se jahta ili brodica i spomenuti interesi zaštite od izvanrednih vanjskih opasnosti. Riječ je o situacijama u kojima je zbog prirode opasnosti nužno da pružatelj usluge veza hitno intervenira te u kojima nema vremena za obavještanje vlasnika i dobivanje mandata od vlasnika, pa pružatelj usluge poduzima odgovarajuća hitna i nepredviđena činjenja radi sprječavanja ili minimiziranja štete.

Brojni su razlozi i životne situacije u kojima može doći do potrebe za hitnim nepredviđenim činjenjima. Jahta ili brodica može biti izložena opasnosti, tj. prijetnji da bude oštećena ili uništena ili već mogu nastupiti određene nepovoljne promjene u stanju jahte ili brodice zbog radnji i propusta vlasnika, treće osobe, pružatelja usluge veza, slučaja ili više sile. Iz istih razloga ona može predstavljati prijetnju i opasnost za druge brodice i jahte na vezu, za okolnu infrastrukturu odnosno za sigurnost osoba. Riječ može biti o utjecaju i posljedicama vrlo surovih i izvanrednih vremenskih uvjeta, primjerice, udara snažnog vjetrova, obilnih oborina, smrzavanja i slično, koji dovode do nepovoljnih promjena u stanju jahte ili brodice i njezine opreme i ugrožavaju njezinu stabilnost i plovnost. Osim toga, do stanja izravne opasnosti može doći iz razloga koji potječu od same brodice ili jahte, npr. problema s električnim instalacijama koji može biti uzrokom požara na brodici ili jahti ili, pak, njenog stanja koje je postepeno degradiralo uslijed utjecaja soli, vlage, koroziji, greške u održavanju, servisiranju ili popravku, a koje pružatelju usluge veza do tog trenutka nije bilo vidljivo.⁵⁶ Kad je pružatelj usluge koncesionar luke, on ima izričite zakonske obveze i ovlasti u vezi održavanja sigurnosti i reda u luci pa je u opisanim situacijama dužan i ovlašten poduzeti hitne mjere radi otklanjanja opasnosti i izbjegavanja ili umanjenja prijetće štete u interesu sigurnosti.⁵⁷

Kada je riječ o stalnom vezu, korisnici vezova su u pravilu tijekom razdoblja u kojem ne traje nautička sezona dislocirani u odnosu na svoju jahtu ili brodicu, pa ako se radi o hitnim situacijama u kojima pružatelj usluge veza nema mogućnost pravovremeno pribaviti suglasnost i mandat za postupanje od korisnika veza, on će samoinicijativno poduzeti potrebne mjere radi izbjegavanja ili smanjenja šte-

56 Primjerice, problem se uoči tek kada dođe do promjene na vodenoj liniji brodice ili jahte, što znači da plovni objekt prima vodu, a razlozi za to mogu biti različiti i ne moraju biti vidljivi ni poznati pružatelju usluge veza koji nije preuzeo obvezu ulaska na plovilo i njegova unutarnjeg pregleda ili sl.

57 Primjerice, može poduzeti tegljenje brodice ili jahte na kojoj prijete opasnost od požara izvan područja luke, ili može podići iz mora na suhi vez brodicu ili jahtu kojoj prijete opasnost od potonuća, može narediti svom stručnom osoblju ulazak na brodicu ili jahtu radi poduzimanja hitnog popravka itd.

te od prijeteće opasnosti. Zbog svega toga, u okviru novih zakonskih odredaba o ugovoru o vezu, potrebno je predvidjeti ovlaštenje poduzimanja izvanrednih mjera koje pružatelj usluge veza ima u odnosu na jahtu ili brodicu u hitnim slučajevima. Riječ je o uvođenju odredbe koja sadrži ovlaštenje pružatelju usluge veza da izvede hitna činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu i bez prethodne suglasnosti korisnika veza.

Kao prvo, potrebno je odrediti o kojim se hitnim nepredviđenim činjenjima radi za potrebe ovih zakonskih odredaba. Hitna nepredviđena činjenja su činjenja koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete i zaštite jahte ili brodice od oštećenja ili uništenja, održavanja njezine stabilnosti i plovnosti, sprječavanja opasnosti za život i zdravlje ljudi, okoliš, druge jahte ili brodice, opremu i infrastrukturu luke, a ona uključuju i činjenja po naredbi mjerodavnih tijela javne vlasti.

Za postupanje pružatelja usluge veza i poduzimanje hitnih nepredviđenih činjenja bez suglasnosti korisnika veza nisu relevantni uzroci koji su doveli do toga da se jahta ili brodica našla u opasnosti ili zbog kojih su nastupile nepovoljne promjene u njezinu stanju ili opasnost za život i zdravlje ljudi, okoliš, druge jahte i brodice, opremu i infrastrukturu luke, već je samo bitna posljedica, tj. nastupanje ugroze ili pojava nepovoljnih promjena. Znači, kao što je prethodno već istaknuto, za pitanje prava i dužnosti pružatelja usluge veza da intervenira nije relevantno je li do hitnih i nepredviđenih činjenja došlo zbog više sile, slučaja, krivnje treće osobe, samog oštećenika (vlasnika ili korisnika jahte ili brodice) ili krivnje samog pružatelja usluge.

Treba naglasiti da pružatelj usluge veza *de lege ferenda* ima pravo poduzimati hitna i nepredviđena činjenja u pogledu brodice ili jahte na vezu bez prethodne suglasnosti korisnika veza i u odsustvu eksplicitinih posebnih zakonskih odredaba. Naime, kad je riječ o pružatelju usluge veza koji se ujedno nalazi u ulozi tijela koje upravlja lukom ili lučkim područjem, uporište za takav zaključak izvire iz činjenice da je pružatelj usluge veza u okviru svoje djelatnosti i zakonske obveze održavanja sigurnosti i reda u luci te poštivanja propisnih tehničkih, sigurnosnih i drugih standarda ovlašten i dužan poduzimati spomenute aktivnosti u slučaju izravne ugroženosti jahti ili brodica, života i zdravlja ljudi te okoliša. Međutim, i u svim ostalim slučajevima te općenito govoreći, takav zaključak proizlazi iz općih načela obveznog prava, osobito iz načela dužnosti suradnje među svim sudionicima obveznih odnosa, a koje je osobito bitno za ugovorne odnose.⁵⁸ Znači,

58 Arg. ZOO, čl. 5. Svi suugovaratelji dužni su se pridržavati ovog suvremenog temeljnog načela obveznog prava, radi ostvarenja pravnog učinka konkretnog ugovora, što se postiže međusobnim obavješćivanjem o važnim činjenicama, uzdržavanjem od zlouporabe prava, omogućavanjem i olakšavanjem ispunjenja obveze druge strane, postupanjem u dobroj vjeri, izbjegavanjem sporova i dr. Vidi Gorenc *et al.*, *op. cit.* u bilj. 30, str. 13-14.

i kada zakon ne bi eksplicitnom odredbom omogućavao pružatelju usluge veza da poduzima hitna nepredviđena činjenja bez prethodne suglasnosti korisnika veza, *ne* bi se moglo smatrati da pružatelj usluge veza u tom slučaju postupa kao poslovođa bez naloga. Znači, *ne* bi se radilo o poslovodstvu bez naloga kao samostalnom obveznom odnosu, već o postupanju pružatelja usluge veza u ispunjavanju ugovora o vezu.⁵⁹ Za razliku od pružatelja usluge veza koji postupa u okviru ugovornih ovlaštenja, poslovođa bez naloga za obavljanje tuđeg posla nema ni obvezu ni ovlast.⁶⁰ Međutim, valja imati u vidu da bi u slučaju opisanih hitnih mjera pružatelja usluge veza radi sigurnosti, izbjegavanja, otklanjanja ili umanjenja štete mogla doći u obzir primjena odredaba ZOO-a o prouzročenju štete u stanju nužde i o otklanjanju štete od drugoga, dakle, odredaba o izvanugovornoj odgovornosti za štetu. To treba cijiniti u ovisnosti o činjenicama svakog konkretnog slučaja.⁶¹

6. Obveze i odgovornost korisnika veza

6.1. Uporaba veza prema ugovoru i namjeni

Obveza uporabe veza prema ugovoru je obveza koja je sama po sebi vrlo jasna. Riječ je o implementaciji osnovnog ugovornog načela *pacta sunt servanda*. Na tragu toga, korisnik veza mora poštivati sva ugovorna utanačenja u pogledu uporabe veza. Svrha veza kao predmeta uporabe i način uporabe se kod ugovora o vezu uvijek ugovaraju. Drukčije je kod ugovora o zakupu, jer zakupodavac ne mora znati svrhu zbog koje zakupoprimalac uzima stvar u zakup.⁶²

59 Poslovodstvo bez naloga (*negotiorum gestio*) izvanugovorni je obvezni odnos u kojem poslovođa obavlja tuđi posao bez naloga ili bez ovlasti druge strane, koja se naziva gospodar posla. Vidi ZOO, čl. 1121 – 1129; Gorenc *et. al.*, *op. cit.* u bilj. 30, str. 1879-1890.

60 Tako ističe Crnić, Ivica: *Zakon o obveznim odnosima, napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*, Organizator, Zagreb, 2010. str. 1572.

61 ZOO, čl. 1052. st. 2. propisuje da u slučaju da netko prouzroči štetu u stanju nužde (npr. djelatnici pružatelja usluge veza u stanju nužde provale u brodicu ili jahtu da bi poduzeli hitne mjere radi sprečavanja nastanka veće štete i time prouzroče štetu na brodici ili jahti koja je predmet ugovora o vezu), oštećenik može zahtijevati naknadu od osobe koja je kriva za nastanak opasnosti štete (primjerice od vlasnika jahte na susjednom vezu s koje je potekao požar uslijed neispravnih električnih instalacija) ili od osoba od kojih je šteta otklonjena, ali od ovih posljednjih ne više od koristi što su ih imale od toga. U st. 3. istog članka propisano je da onaj tko pretrpi štetu otklanjajući od drugog opasnost štete, ima pravo zahtijevati od njega naknadu one štete kojoj se razumno izložio (primjerice pružatelj usluge veza izloži svoju opremu i osoblje opasnosti da bi spasio brodicu ili jahtu na vezu od štete koja joj je prijetila).

62 Na ovom mjestu treba skrenuti pažnju na to da se u zakonskom tekstu nigdje ne rabi pojam najam ni zakup mjesta za vez nego se svuda govori o uporabi veza, naime u praksi postoje prijepori i shvaćanja da se na pomorskom dobru ne mogu sklapati ugovori o zakupu i najmu jer pomorsko dobro nije u sustavu vlasništva, a smije se gospodarski iskorištavati isključivo u skladu s ZPDML-om, točnije na temelju koncesije. O razlici uporabe i korištenja vidjeti opširnije u radovima: Skorupan Wolff; Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.* bilj. 10, str. 326-328, i Padovan, Odgovornost luke nautičkog turizma..., *op.*

U pogledu obveze uporabe veza prema namjeni, treba reći da se pod namjenom veza smatra ugovorena namjena. Tako je, primjerice, korisnik veza dužan poštivati designiranu namjenu veza u pogledu pitanja je li uporaba veza ugovorena za privatne ili komercijalne svrhe. Slijedom toga, protuugovornom uporabom veza smatra se obavljanje, primjerice, čarter djelatnosti s jahtom ili brodicom za koju je ugovoreno mjesto za vez, ako obavljanje čarter djelatnosti nije ugovoreno kao namjena veza. Nadalje, kako smo već opširnije govorili u poglavlju o brodici ili jahti kao bitnom sastojku i predmetu ugovora o vezu (vidi *supra* t. 4.2.), pod ugovorenim namjenom podrazumijeva se i smještaj određene brodice ili jahte na vez.

Pored toga, Zakon će sadržavati kogentnu normu u pogledu prepuštanja veza trećemu na uporabu. Naime, posebno će se u zakonu propisati da korisniku veza nije dopušteno vez prepustiti trećemu na uporabu. Znači, nije dopušten tzv. „podnajam“ veza. U pogledu vezova u moru i suhih vezova na pomorskom dobru, takva zabrana uvjetovana je upravnoopravnim odredabama o gospodarskom korištenju pomorskog dobra (ZPDML, čl. 2., 6., 7., 16. i drugi), a u pogledu djelatnosti pružanja usluge veza općenito, upravnopravni propisi o pružanju usluga u nautičkom turizmu ograničavaju mogućnost bavljenja takvom djelatnošću samo na pružatelje usluga koji ispunjavaju posebno propisane uvjete (ZPUT, čl. 84. – 89.).

Zakonom će biti određen i stupanj pažnje s kojom korisnik veza treba postupiti prilikom uporabe veza. Riječ je o pažnji dobrog gospodarstvenika, odnosno dobrog domaćina. Od korisnika veza se zahtijeva ona pozornost koja se zahtijeva od svakog dobrog gospodarstvenika *in abstracto*, ako je korisnik veza gospodarstvenik, npr. obrtnik, trgovac pojedinac ili trgovačko društvo.⁶³ Standard pažnje dobrog domaćina odnosi se na fizičke osobe bez posebnih svojstava, i od njih se zahtijeva postupanje s pozornošću zamišljene prosječno pozorne fizičke osobe određenog okružja u obavljanju istih poslova.⁶⁴

Zakonom je potrebno propisati i posebne odredbe o ugovornoj odgovornosti zbog kršenja obveze uporabe veza prema ugovoru i namjeni. Radi se o šteti koja je posljedica povrede ugovora, pa se ponajprije primjenjuju odredbe čl. 342. – 349. ZOO-a o odgovornosti za štetu zbog povrede ugovora, a podredno opća pravila o odgovornosti za štetu. Podrazumijeva se da pravila o odgovornosti korisnika veza za štetu treba primijeniti i u slučaju štete zbog njegova neispunjenja obveze postupanja s potrebnom pozornošću.⁶⁵

cit. u bilj. 6, str. 7-8, a u okviru projekta DELICROMAR pitanje najma i zakupa ugovora o vezu bit će predmet posebnog znanstvenog rada.

63 Gorenc *et al.*, *op. cit.* u bilj. 30, str. 23.

64 *Ibid.*

65 Takvo stajalište podupire pravna teorija kada je riječ o ugovoru o zakupu, *ibid.*, str. 891.

Korisnik veza odgovarat će za štetu koja može nastati zbog protuugovorne uporabe i uporabe kojoj vez nije namijenjen, neovisno je li vez rabio on ili neka osoba po njegovu nalogu ili koja druga osoba kojoj je on prepustio jahtu ili brodicu na uporabu ili korištenje. Znači korisnik veza se neće moći osloboditi odgovornosti dokazivanjem da nije osobno rabio vez, već kao ugovorna strana koja je sklopila ugovor o vezu s pružateljem usluge veza ostaje odgovoran i za radnje i propuste svih osoba kojima je prepustio uporabu jahte ili brodice. Pod drugim osobama prvenstveno se misli na najmoprimce i zakupoprimce jahte ili brodice te servisere, brodogopravljače, osobe koje je vlasnik jahte ili brodice ovlastio da čuvaju ili nadziru jahtu ili brodicu ili na njoj obavljaju određene radove. Znači, za postojanje odgovornosti korisnika veza za štetu nije potrebno da je ona nastala dok je on rabio jahtu ili brodicu na vezu, nego on odgovara za štetu i dok je uz njegov pristanak jahtu ili brodicu rabila treća osoba. To isključuje osobe kod kojih se jahta ili brodica u vrijeme nastanka štete nalazila bez pristanka korisnika veza, npr. koje su protupravno oduzele jahtu ili brodicu unatoč postupanja korisnika veza s potrebnom pozornošću. U tom slučaju ne bi odgovarao korisnik veza nego te osobe.⁶⁶

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 ugovorne strane nastavljaju s ispunjavanjem ugovora i u zajedničkom interesu je da ugovor ostane na snazi. Zbog toga će zakon predvidjeti da samo ponovljeno kršenje ovih obveza, znači, i nakon opomene pružatelja usluge, predstavlja zakonom ustanovljen razlog za raskid ugovora, pa samo u tom slučaju pružatelj usluge veza može raskinuti ugovor, a ima pravo i na naknadu štete. Također, opomena se predviđa i iz razloga lakšeg dokazivanja da je korisnik veza kršio spomenute obveze. Naime, pružatelj usluge veza je dužan usprotiviti se takvom ponašanju i evidentirati propust. Znači, 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 korisnik veza opomene, a ovaj da nastavi s protuugovornom uporabom i nakon toga. U teoriji se nemogućnost trenutnog jednostranog raskida, odnosno nužnost prethodnog opominjanja, tumači kao svojevrsna logička izvedenica općeg pravila o dužnikovu pravu na naknadni rok za ispunjenje obveze iz čl. 362. st. 1. i 2. ZOO-a.⁶⁷

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.⁶⁸

66 Identično se tumači i odgovornost zakupnika zbog korištenja zakupljene stvari protivno ugovoru, vidi *ibid*, str. 891.

67 *Ibid*, str. 891 i 892.

68 *Ibid*, str. 892.

6.2. Održavanje jahte ili brodice i opreme

Obveza održavanja jahte ili brodice se *de lege ferenda* posebno apostrofira zbog toga što je do sada u praksi ugovor o vezu ponekad dobivao pogrešne konotacije ugovora o ostavi i čuvanju plovila na vezu. Posebno treba naglasiti da je specifičnost ugovornog odnosa strana iz ugovora o vezu u tome da je dužnost korisnika veza, a ne pružatelja usluge veza, da čuva jahtu ili brodicu i njezinu opremu te ju održava u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu, sukladno važećim propisima.

Drugačije je kod ugovora o ostavi. Obveza čuvanja stvari je temeljna obveza ostavoprimca i dominira ugovorom o ostavi, jer se njenim ispunjenjem ostvaruje i gospodarski cilj (*causa*) ovog ugovora.⁶⁹ Štoviše, u sudskoj praksi je istaknuto stajalište da ugovor o ostavi nije niti nastao kada obveza čuvanja nije preuzeta.⁷⁰ Čuvanje tuđe stvari javlja se i kod drugih ugovora (npr. zakupa, najma, posudbe i sl.), ali kod njih ono nije glavna svrha ugovora zbog koje je ugovor sklopljen, nego odgovornost postoji i za neispunjenje te „sporedne obveze“.⁷¹ Takvo stajalište zastupljeno je i u sudskoj praksi.⁷²

Obveza održavanja jahte ili brodice i opreme uključuje, osim njihovog održavanja u dobrom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu sukladno važećim propisima, i dužnost opremanja jahte ili brodice kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima. To uključuje i ispravnost i opremljenost jahte ili brodice i ostalom opremom za vezivanje, pripremu jahte ili brodice za zimovanje (konzerviranje motora, prekrivanje ceradom, i sl.) te kontinuiranu brigu o tehničkoj ispravnosti, tj. o urednom održavanju, 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. Zakon će posebno apostrofirati kao obvezu održavanje jahte ili brodice u stanju sposobnosti za plovidbu. U ovom slučaju po prirodi stvari riječ je o jahti ili brodici na vezu u moru.⁷³

⁶⁹ *Ibid.*, str. 1121.

⁷⁰ Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1422/82, odluka od 19. listopada 1982.

⁷¹ Crnić, *op. cit.* bilj. 60, str. 907.

⁷² VSRH je odlučio da je vlasnik mehaničarske radionice obavezan čuvati automobil koji mu je predan na popravak, pa odgovara za štetu koja je, zbog njegova propusta u čuvanju, prouzročena oduzimanjem vozila Rev-959/84, odluka od 4.9.1984., prema *ibid.*, str. 908.

⁷³ Sposobnost brodice i jahte za plovidbu definirana je u čl. 111. PZ-a. Za potrebe predmetne analize važno je istaknuti da je brodica 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

Važno je naglasiti da je održavanje jahte ili brodice i opreme kontinuirana obveza i traje za sve vrijeme trajanja ugovora o vezu. Korisnik veza dužan je brinuti o održavanju jahte ili brodice i opreme pažnjom dobrog domaćina, a postupanje pažnjom dobrog gospodarstvenika zahtijeva se ako je korisnik veza obrtnik, trgovac pojedinac ili trgovačko društvo, primjerice, čarter kompanija.

Zakon će predvidjeti i građanskopravnu sankciju zbog kršenja obveze održavanja jahte ili brodice i opreme. Zanemarivanje održavanja jahte ili brodice predviđa se kao poseban razlog za raskid ugovora zbog kojeg pružatelj usluge veza može jednostrano raskinuti ugovor o vezu. Pored toga, pružatelj usluge veza ima pravo na naknadu štete. Riječ je, primjerice, o šteti koja nastane lučkim postrojenjima, infrastrukturi i sl.

Prema poslovnoj praksi hrvatskih marina, ako je jahta ili brodica u dobrom stanju, ali je došlo do oštećenja ili istrošenosti konopa za privez, bokobrana, ili ako oni iz bilo kojeg razloga nisu odgovarajuće kvalitete, ili su u lošem stanju, ili nedostaju, pružatelj usluge veza može bez prethodne obavijesti korisnika veza na njegov trošak nadomjestiti konope za privez i bokobrane ako oni nisu odgovarajuće kvalitete ili su u lošem stanju te također opremiti jahtu ili brodicu konopima i bokobranima ako oni nedostaju. Svrha ovakve poslovne prakse je da se ugovor o vezu održi na snazi i omogućí siguran boravak jahte ili brodice na vezu te vlasniku koji može biti dislociran od jahte ili brodice omogućí daljnje ispunjavanje ugovora o vezu. Kao što je prethodno istaknuto, pružatelj usluge veza je uvijek ovlašten poduzeti hitna i nepredviđena činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu, a koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete na samoj jahti ili brodici te sprječavanja ugroze ostalih jahti i brodica, ljudskih života, okoliša, infrastrukture luke i dr.⁷⁴

brodici, sprječavanjem onečišćenja zraka, uvjetima za prijevoz putnika. Pored toga, brodica 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 brodica 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 kapitanija, 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. Tako Padovan; Skorupan Wolff, *Učinkak potonuća plovila...*, op. cit. bilj. 17. str. 161.

74 Opširnije *supra*, t. 5.3.

6.3. Plaćanje naknade za vez

Naknada za vez je bitan sastojak ugovora o vezu.⁷⁵ Slijedom toga plaćanje naknade za vez je uz uporabu veza osnovna gospodarska svrha ugovora o vezu. Zbog toga poseban značaj za odnos ugovorenih strana ima obveza korisnika veza da plaća naknadu za vez u rokovima određenim ugovorom, a u nedostatku ugovorne odredbe, kako je uobičajeno u mjestu u kojem se vez nalazi.

Plaćanje naknade za vez može se smatrati glavnom obvezom korisnika veza, naročito kad se svrha ugovora o vezu promatra sa stajališta pružatelja usluge veza. Stoga će zakon *de lege ferenda* neplaćanje naknade za vez ili plaćanje sa zakašnjenjem sankcionirati mogućnošću jednostranog otkaza ugovora.

Prijedlogom izmjena i dopuna PZ-a predviđa se da neplaćanje ili neuredno ispunjavanje ove obveze korisnika veza, na način da je dva uzastopna roka u zakašnjenju ili da nije platio znatan dio naknade za vez, predstavlja zakonom predviđen otkazni razlog.⁷⁶ U tom slučaju pružatelj usluge veza može otkazati ugovor o vezu 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. U tom slučaju korisnik veza je u zakašnjenju, ali izjava o otkazu neće imati učinak i ugovor će ostati na snazi. Cilj ovakvog zakonskog rješenja je zadržati na snazi ugovor. 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.

7. Subjektivno bitni sastojci ugovora o vezu

Osim bitnih sastojaka utvrđenih propisom, tzv. objektivno bitnih sastojaka,⁷⁷ ugovorne strane mogu odrediti svojom voljom da je neki sastojak bitan za sklapanje ugovora. To znači da se voljom ugovornih strana za konkretan ugovor o vezu bitni sastojci ugovora mogu proširiti. Takvi se sastojci u građanskopravnoj teoriji nazivaju bitnim sastojcima po volji ugovornih strana ili subjektivno bitnim sastojcima, a njih bitnima ne čini odredba propisa, nego volja ugovornih strana.

⁷⁵ Opširnije *supra*, t. 4.3.

⁷⁶ Rezultati našeg istraživanja poslovne prakse hrvatskih pružatelja usluge veza pokazuju da, kad je riječ o stalnom vezu, oni najčešće s korisnicima veza ugovaraju plaćanje cjelokupnog iznosa naknade za vez unaprijed, tj. prilikom sklapanja ugovora. U tom slučaju ne može 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.

⁷⁷ Objektivno bitni sastojci su sastojci koji su prema prisilnim propisima nužni za nastanak ugovora određenog tipa i njih se, kad je riječ o imenovanim ugovorima, utvrđuje, odnosno izvodi iz zakonskog pojma, odnosno definicije pojedinog tipa ugovora, tako Slakoper Z.; Gorenc V., *Obvezno pravo opći dio...*, *op. cit.* bilj. 25, str. 243.

Konkretno, kada je riječ o ugovoru o vezu, subjektivno bitni sastojci su nadziranje jahte ili brodice na vezu i ispunjavanje drugih dodatnih usluga i radova. Slijedom toga, navedeni subjektivno bitni sastojci ugovora o vezu se kao takvi ne podrazumijevaju za ovaj tip pravnog posla, pa ih ugovaratelji, ako žele da postanu bitan sastojak ugovora, trebaju izričito ugovoriti. Važna zadaća redaktora zakona je sublimirati terminologiju koja se u praksi često neujednačeno koristi kada se rabe različiti neujednačeni pojmovi za druge usluge i radove, pa se govori o čuvanju, nadzoru, održavanju i sl., bez da se jasno razumiju pravne konotacije koje ti pojmovi imaju. Stoga, u nastavku treba detaljnije protumačiti značenje i domašaj tih pojmova u kontekstu ugovora o vezu.

7.1. Nadzor jahte ili brodice na vezu – značenje i domašaj

Kao što je prethodno objašnjeno, nadziranje jahte ili brodice na vezu nije objektivno bitan sastojak ugovora o vezu, znači, on postaje sastojak ugovora samo ukoliko ugovorne strane nadziranje izričito ugovore.

Kada je riječ o stalnom vezu, u poslovnoj praksi hrvatskih marina, pored ustupanja mjesta za vez, pružatelji usluge veza u pravilu preuzimaju i obvezu nadziranja jahte ili brodice na vezu. Drugim riječima, najčešće primjenjivani model ugovora o vezu u domaćoj poslovnoj praksi je tzv. „najam veza + nadzor jahte ili brodice na vezu“.⁷⁸ Zbog toga će nove zakonske odredbe o ugovoru o vezu u okviru svojih dispozitivnih odredaba posebno govoriti i o nadzoru jahte ili brodice. Zakonskom odredbom *de lege ferenda* odredit će se sadržaj obveze nadziranja, i to vodeći računa prvenstveno o implementaciji u zakon aktualne i ustaljene poslovne prakse. Ako je nadzor jahte ili brodice na vezu izričito ugovoren, pružatelj usluge veza dužan je uobičajenim vanjskim pregledom provjeravati stanje jahte ili brodice i njezine opreme, a ako je to izričito ugovoreno, nadzor jahte ili brodice može uključivati i provjeravanje stanja unutrašnjosti jahte ili brodice. Treba pojasniti da se u pogledu opsega i sadržaja obveze nadziranja u praksi razlikuju ugovori o vezu pojedinih pružatelja usluge veza koji primjenjuju ovaj model ugovora o vezu.

Slijedom toga, upravo ovisno o sadržaju i opsegu obveze nadziranja, razlikuju se određeni podmodeli ugovora o vezu na temelju kojih se pruža usluga ustupanja mjesta za vez i nadziranja plovila na vezu. Neki pružatelji usluge veza vrše nadziranje stanja jahte ili brodice i njezine opreme isključivo njihovim vanjskim pregledom s gata. Ovu obvezu pružatelji usluge veza ispunjavanju tako da njihovi mornari, odnosno za to zaduženo osoblje, povremeno prema unaprijed utvr-

⁷⁸ Opširnije: Skorupan Wolff; Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.* bilj. 10, str. 319-321.

đenim protokolima, uobičajenim vanjskim pregledom provjeravaju stanje plovila i njegove opreme te konopa za privez. S druge strane, u praksi nekih pružatelja usluge veza prisutan je podmodel ugovora o vezu kojim se izričito ugovara da nadzor jahte ili brodice uključuje i provjeravanje stanja njezine unutrašnjosti. Nadalje, neki od pružatelja usluge veza koji primjenjuju tzv. model „najam + nadzor“ ugovaraju preuzimanje ključeva plovila i plovidbene dozvole koja omogućuje isplovljenje, pravo ulaženja pod određenim uvjetima u zaključane kabinske prostorije i sl., a sve te aktivnosti ugovaraju se u svrhu predaje jahte ili brodice pod nadzor i njezino nadziranje. Korisno je i poželjno da se općim uvjetima i ugovorom detaljno konkretiziraju i razrade opseg i doseg obveze nadziranja.

Pitanje je li nadzor plovila na vezu ugovoren ili ne je relevantno i izravno se reflektira na ugovornu odgovornost pružatelja usluge veza. Naime, u slučaju ugovora o tranzitnom vezu ili ugovora koji ne sadrži obvezu nadziranja plovila na vezu, pružatelj usluge veza odgovara jedino i isključivo za ispravnost i sigurnost veza i njegove opreme i ne preuzima odgovornost za jahtu ili brodicu. Za razliku od toga, kao što je opisano, prema uobičajenoj praksi hrvatskih pružatelja usluge veza, jedno od bitnih obilježja stalnog veza jest da, uz ustupanje mjesta za vez, predmet ugovora o vezu čini i preuzimanje obveze nadziranja (nadgledanja) plovila na vezu.

Posebno je važno utvrditi i zakonom regulirati trenutak od kojeg počinje obveza pružatelja usluge veza da nadzire jahtu ili brodicu na vezu te kada ona prestaje, točnije kada se „prekida“ za vrijeme trajanja ugovora o vezu, naravno, pod uvjetom da je nadzor ugovoren. Naime, specifičnost ugovora o vezu je da za vrijeme trajanja ugovora korisnik veza može dolaziti na jahtu ili brodicu, na njoj boraviti, isplovljavati i poduzimati plovidbeni pothvat, uplovljavati i ponovno vraćati jahtu ili brodicu na vez. Te posebnosti treba uvažiti prilikom kreiranja odredbe koja govori o nadzoru jahte ili brodice na vezu te trenutku kada počinje i prestaje obveza pružatelja usluge veza da nadzire jahtu ili brodicu na vezu.

Obveza nadzora jahte ili brodice na vezu postoji ako su kumulativno ispunjena tri uvjeta:

- a) ugovorne strane su izričito ugovorile obvezu nadziranja jahte ili brodice,
- b) jahta ili brodica se nalazi na vezu i
- c) na jahti ili brodici *ne* borave korisnik veza ili osobe koje je on ovlastio.

Znači, obveza nadzora traje i postoji uz uvjet da se jahta ili brodica nalazi na vezu i da na njoj *ne* borave korisnik veza ili osobe koje je on ovlastio. *Argumento a contrario*, ako su korisnik veza ili osobe koje je on ovlastio na jahti ili brodici, pružatelj usluge veza *ne* odgovara za nadzor jahte ili brodice. To znači da obveza pružatelja usluge veza da nadzire jahtu ili brodicu na vezu prestaje u trenutku

kada su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na jahtu ili brodicu, osim ako nije drugačije ugovoreno.

U slučaju iz poslovne prakse jedne marine, radilo se o požaru na jahti, a do požara je došlo jer je korisnik veza kuhao na jahti, a plamen je zahvatio zavjesu. Spor je riješen nagodbom, a stranke u sporu su nespornim smatrale da u ovom slučaju *ne* postoji odgovornost marine za nadziranje plovila na vezu jer je na plovilu bio njegov vlasnik.

Doseg ove odredbe sigurno će biti predmet tumačenja u sudskoj praksi. Primjerice, javljat će se pitanje kada se smatra da je korisnik veza na jahti ili brodici, točnije, što u praksi znači da obveza nadzora prestaje u trenutku kada su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti *stupili* na jahtu ili brodicu? Jezičnim tumačenjem predložene zakonske odredbe treba smatrati da se radi o *fizičkom stupanju* na jahtu ili brodicu, slijedom toga nužna pretpostavka za prestanak obveze pružatelja usluge veza da nadzire plovilo na vezu je da su korisnik veza ili treća osoba koju je on ovlastio *fizički stupili* na jahtu ili brodicu te se na njoj nalaze.

Zbog opisanih specifičnosti pravnog odnosa ugovornih strana iz ugovora o vezu i faktičnog načina uporabe veza i uporabe jahte ili brodice, zakon ne može propisati i pokriti sve moguće situacije u praksi za koje će se smatrati da pružatelj usluge veza nema nadzor nad jahtom ili brodicom, već će samo općenito odrediti da obveza pružatelja usluge veza postoji ako se plovilo nalazi na vezu i na njemu *ne* borave korisnik veza i/ili osobe koje je on ovlastio.

Ako ugovorne strane žele trenutak predaje plovila pod nadzor pružatelja usluge veza fiksirati uz neki drugi trenutak, a ne trenutak fizičkog napuštanja jahte ili brodice od strane korisnika veza, to trebaju posebno ugovoriti. Konkretno, one mogu izričito ugovoriti simboličnu predaju plovila pod nadzor i odrediti da ona nastupa u trenutku predaje ključeva i plovidbene dozvole pružatelju usluge veza ili evidentiranjem odlaska na recepciji pružatelja usluge veza i sl. To isto tako znači, da obveza nadzora jahte ili brodice od strane pružatelja usluge veza prestaje u trenutku kada je korisnik veza, odnosno treća osoba koju je on ovlastio, preuzeo isprave ili ključeve jahte ili brodice ili evidentirao svoj dolazak na jahtu ili brodicu na recepciji pružatelja usluge veza. Stoga, u tom slučaju zakonska pretpostavka nije da se korisnik veza nalazi fizički na jahti ili brodici koja je na vezu, već, recimo, u određenom vremenskom razdoblju on može biti izvan jahte ili brodice u krugu marine, a pružatelj usluge veza za to vrijeme *nema* obvezu nadzirati jahtu ili brodicu jer se smatra da je njegova obveza nadzora prestala u trenutku kada je korisnik veza preuzeo ključeve ili isprave jahte ili brodice i prijavio svoj dolazak na jahtu ili brodicu. Naravno, ovo ne treba shvatiti doslovno i rigidno, jer pružatelj usluge veza ima kontinuiranu obvezu nadziranja luke, gatova, odnosno vezova, pa je uvijek dužan intervenirati ako uoči opasnost ili nepovoljne promjene.

Sljedeći primjer iz sudske prakse govori o tome koliku važnost ima ispunjavanje obveze predaje jahte ili brodice pod nadzor pružatelja usluge ako je nadzor ugovoren, točnije, koje su posljedice propuštanja njezina ispunjenja. Iako se u ovom predmetu govori o predaji na čuvanje, postoji analogija u vezi predaje jahte ili brodice kad je ugovoren nadzor. VSRH⁷⁹ je u odluci istaknuo da je obveza vlasnika plovila iz ugovora o vezu s elementima čuvanja predati plovilo na čuvanje, a plovilo se smatra predanim predajom navigacijske dozvole i ključeva plovila. Ključevi i dozvola ostaju na recepciji za vrijeme čuvanja. Tužitelj (vlasnik jahte) je, nakon što je posljednji put odlazio iz marine i ostavljao jahtu, propustio predati navigacijsku dozvolu i ključeve jahte, pa se smatra da plovilo nije uopće bilo predano na čuvanje, sukladno ugovornim odredbama. Stoga, nema obveze tuženika (marine) naknaditi tužitelju štetu zbog nestanka (krađe) plovila. Uz to, ugovoreno je da marina ne odgovara za štetu uzrokovanu nemarnošću vlasnika plovila, posade ili drugih osoba koje se nalaze na plovilu. Sud je ocijenio da navedeni propust tužitelja predstavlja nemar vlasnika te da je zbog nemarnosti tužitelja plovilo nestalo iz marine, pa je tužitelj isključivo odgovoran za nastanak štetnog događaja (nestanak plovila).⁸⁰

Korisno je da se općim uvjetima ugovora konkretizira i detaljnije razradi pitanje predaje jahte ili brodice pod nadzor. Kao što je istaknuto u poslovnoj praksi hrvatskih pružatelja usluge veza, ugovorne strane najčešće početak i završetak obveze nadziranja fiksiraju uz trenutak prijavljivanja i odjavljivanja korisnika veza na recepciji pružatelja usluge.

7.2. Druge dodatne usluge i radovi – značenje i domašaj

Redaktori zakona, koristeći stilizaciju „druge dodatne usluge i radovi“, ostavljaju mogućnost ugovarateljima da, osim ustupanja mjesta za vez kao objektivno bitnog sastojka te nadzora jahte ili brodice na vezu kao subjektivno bitnog sastojka, ugovore i širi opseg obveza pružatelja usluge veza u pogledu jahte ili brodice na vezu. Slijedom toga, u praksi je moguće da ugovor o vezu, ovisno o rasponu i vrsti različitih usluga koje pružatelj usluge veza nudi, odnosno o potrebama i željama korisnika veza te njihovim poslovnim ciljevima, obuhvati i širi krug subjektivno bitnih sastojaka ugovora po volji ugovornih strana.

Analizirajući i uspoređujući koje se usluge pružaju u okviru ugovora o vezu te sublimirajući poslovnu praksu, utvrdili smo da druge dodatne usluge i radovi

⁷⁹ Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-244/2013, odluka od 17. travnja 2013.

⁸⁰ Opširniji prikaz presude: Skorupan Wolff V., Odgovornost za krađu plovila na vezu i posljedice neispunjenja ugovorne obveze predaje plovila marini iz ugovora o vezu i čuvanju polovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 56, 2017., br. 171, str. 218-221.

uključuju, primjerice, čuvanje, održavanje, servisiranje, brodograđnjačke poslove i sl. Usluga čuvanja sadržajno uključuje provjetravanje, pražnjenje oborinskih voda, pokrivanje ceradom, povremeno uključivanje motora, kaljužnih pumpi, punjenje baterija, itd., a usluga održavanja, primjerice, radove koji se odnose na redovito održavanje trupa, opreme i strojeva koji su potrebni za održavanje brodice ili jahte u stanju sposobnom za plovidbu u okviru redovnog iskorištavanja i uporabe.

Važno je istaknuti da čuvanje ima svoju *differentiam specificam* u odnosu na nadzor, a to znači da treba poštivati gradaciju obveza pružatelja usluge veza i međusobno razlikovati modele ugovora. Obveza čuvanja podrazumijeva i nadzor pa se oni nužno stapaju u jedinstvenu cjelinu u onim ugovorima u kojima pružatelj usluge veza preuzima nadzor i čuvanje jahte ili brodice na vezu. Čuvanje se razlikuje od nadzora po tome što pružatelj usluge ima kompleksnije i po svom sadržaju složenije obveze u odnosu na jahtu ili brodicu. Nadziranje, kao što je istaknuto, u pravilu se iscrpljuje u vanjskom, rjeđe unutarnjem vizualnom pregledu, a čuvanje uključuje niz aktivnih radnji u odnosu na jahtu ili brodicu.⁸¹

Analiza pojedinih modela ugovora o vezu koja se provodi u okviru projekta DELICROMAR⁸² pokazuje da su u praksi prisutna dva podmodela ugovora o vezu koji osim objektivno bitnih sastojaka obuhvaćaju i obvezu čuvanja, i to:

- a) Ugovori o najmu veza u moru ili na kopnu i nadziranju plovila uz opciju ugovaranja tzv. paket usluga koje obuhvaćaju eksplicitne elemente čuvanja plovila
- b) Ugovori o vezu u moru ili na kopnu te ugovori o smještaju plovila u suhim marinama, odlagalištima plovnih objekata, halama – zatvorenim prostorima koji sadrže eksplicitne elemente čuvanja.

Za model a) karakteristično je da marina nudi mogućnost da korisnik veza uz ugovor o vezu po modelu „najam + nadzor“ ugovori dodatnu paket uslugu koja po svom sadržaju predstavlja eksplicitno ugovaranje čuvanja plovila. U tom slučaju, sve tri usluge pružaju se zajedno kao kombinacija usluga (najam veza, nadzor i čuvanje), sve u sklopu modela a).

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

Rezultati naše analize poslovne prakse hrvatskih pružatelja usluge veza pokazuju da, kada se radi o preuzimanju obveze čuvanja i održavanja jahte ili bro-

81 Opširnije o modelima ugovora o vezu u poslovnoj praksi hrvatskih marina: Skorupan Wolff; Padovan, Postoje li elemente ostave..., *op. cit.* bilj. 10, str. 321.

82 Vidjeti bilješku 1.

dice, gotovo je uvijek riječ o poslovima koji se posebno ugovaraju i nisu sastojci ugovora o vezu, već se radi o posebnom ugovoru koji je u pravnom smislu neovisan o ugovoru o vezu. U nekim marinama je moguće posebno ugovoriti tzv. *boat care* s posebnim pravnim ili fizičkim osobama koje obavljaju takvu komercijalnu djelatnost na području marine. Međutim, češća je praksa da korisnik brodice ili jahte u svom odsustvu organizira, odnosno u vlastitom aranžmanu angažira posebnu pravnu ili fizičku osobu koja će brinuti o jahti ili brodici.⁸³ Kada je riječ o velikim jahtama koje imaju složenu elektroniku, hidrauliku, strojeve i opremu često je zapošljavanje stalne posade koja kontinuirano čuva jahtu ili brodicu i brine o njezinu održavanju u ispravnom stanju.

Pojedine marine nude izravno ili putem svojih izvođača usluge popravka, servisiranja održavanja, čišćenja, pripremanja za plovidbu, podizanja na suhi vez, odnosno spuštanja u more, pripreme za porinuće, pripreme za zimovanje itd. Takve dodatne usluge se također najčešće ugovaraju odvojeno, po posebnom nalogu korisnika jahte ili brodice.

Ako se ugovorom o vezu pružatelj usluge veza obveže ispunjavati i druge dodatne usluge i radove, tada je riječ o znatno složenijoj pravnoj prirodi takvog ugovora, povećana je i količina pravnih pitanja, pa se ulazi u složeno pravno područje u pogledu pravnog okvira koji treba primijeniti na taj ugovor i odlučivanje o ugovornoj odgovornosti. Tada se otvara pitanje koje zakonske odredbe treba primijeniti u odnosu na pojedine konkretne preuzete ugovorne obveze. Primjerice, ako strane ugovora o vezu ugovore da će pružatelj usluge veza u okviru i za vrijeme trajanja ugovora o vezu vršiti i sitnije popravke na jahti ili brodici, na spomenute ugovorne odnose najbliže bi po kriteriju *legis specialis* bile odredbe PZ-a o popravku broda.

Ugovor o vezu sadržavat će elemente ugovora o nalogu ako korisnik veza pružatelju usluge veza povjeri obavljanje jednog ili više pravnih poslova s trećom osobom za njegov račun. Učinci pravnog posla između pružatelja usluge veza kao nalogoprimca i trećeg u konačnici se trebaju odnositi na korisnika veza. Znači, elementi ugovora o nalogu bit će sadržani u ugovoru o vezu, primjerice kad korisnik veza povjeri pružatelju usluge veza da s trećom osobom sklopi ugovor o djelu, ugovor o popravku, održavanju, servisiranju plovila i sl. Pomno se mora razlučiti na koja pitanja (pravne odnose) konkretnog ugovora o vezu treba supsidijarno primijeniti odredbe ugovora o nalogu, a na koje ugovora o djelu. Faktični poslovi odnosno radnje koje obavlja (poduzima) pružatelj usluge veza, mogu predstavljati svrhu radi koje se sklapa ugovor. To će biti slučaj kada ugovor o vezu sadrži bitne sastojke ugovora o djelu. Međutim, ako su faktične radnje koje

83 Skorupan Wolff; Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.* bilj. 10. str. 319.

obavlja pružatelj usluge veza „unutar“ pravnog posla naloga, one su u funkciji tog pravnog posla i njihova je svrha potvrđena svrsi tog posla.

Analogija ugovora o vezu s elementima čuvanja u odnosu na ugovor o ostavi moguća je u vrlo ograničenom segmentu. Ugovor o vezu s elementima čuvanja često se na razini pojedinačnih rješenja razlikuje od ugovornog uređenja ugovora o ostavi iz ZOO-a. Položaj pružatelja usluge veza i korisnika veza kao strana iz ugovora o vezu s elementima čuvanja ne može se u potpunosti poistovjetiti s položajem ostavoprimca i ostavodavca iz ugovora o ostavi. Odnos obiju ugovornih strana iz ugovora o vezu s elementima čuvanja te njihove obveze u odnosu na jahtu ili brodicu kao objekt čuvanja imaju toliko specifičnosti da se mogu pronaći samo vrlo ograničene sličnosti s obvezama ostavodavca i ostavoprimca u odnosu na objekt ugovora o ostavi. Prvenstveno je riječ o puno aktivnijoj ulozi korisnika veza u odnosu na ostavodavca iz ugovora o ostavi u pogledu obveza prema jahti ili brodici kao objektu čuvanja. Stoga, ako na ugovor o vezu s elementima čuvanja jahte ili brodice na vezu dođu do primjene odredbe ZOO-a o ostavi, njihovo tumačenje treba prilagoditi svrsi, cilju i posebnostima ugovora o vezu s elementima čuvanja plovila na vezu.⁸⁴

8. Pravo zadržanja i pomorski privilegij

Jedno od važnih zakonskih rješenja *de lege ferenda* je uvođenje odredbe o *ex lege* stjecanju prava zadržanja u korist pružatelja usluge veza. Cilj je osigurati učinkovitu naplatu tražbina pružatelja usluge veza. To je iznimno važno pravo za pružatelje usluge veza zbog specifičnosti jahti i brodice kao mobilnih objekata koji mogu biti i pod stranom zastavom, pa napuštanjem veza namirenje tražbina pružatelja usluge veza može biti otežano ili trajno onemogućeno.

De lege ferenda, pružatelj usluge veza imat će pravo zadržati jahtu ili brodicu sa svim pripadcima radi osiguranja namirenja svojih tražbina.

Tražbine zbog kojih pružatelj usluge veza može zadržati jahtu ili brodicu jesu:

1. nenaplaćene dospjele naknade za vez
2. sve ostale tražbine iz ugovora o vezu, primjerice tražbine s osnova naknade štete, troškovi koje je učinio za račun korisnika veza, troškovi hitnih i nepredviđenih činjenja koja je poduzeo, a odnose se na jahtu ili brodicu te
3. tražbine nastale u vezi boravka i zadržanja plovila na vezu nakon isteka, prestanka, raskida ili otkaza ugovora o vezu.

⁸⁴ *Ibid.* str. 348.

Važno je da se prema zakonu pravom retencije obuhvate i tražbine pružatelja usluge nastale nakon prestanka ugovora o vezu i to njegova prestanka po bilo kojoj osnovi, istekom, raskidom ili otkazom, a koje su nastale u vezi boravka i zadržanja plovila. Znači, pokrivene su ne samo tražbine iz ugovora, već i one nastale iz izvanugovornog odnosa koji postoji nakon što je ugovor prestao i uključuje tražbine u vezi boravka i zadržanja plovila na vezu.

Pravo zadržanja pružatelj usluge veza ima do potpunog namirenja tražbina zbog kojih se zadržanje može primijeniti. Potrebno je propisati da pružatelj usluge veza ima pravo zadržati jahtu ili brodicu tako da ona ostane na ugovorenom vezu, ili, što će biti češći slučaj, tako da ju premjesti na drugi siguran vez u moru ili na kopnu.

Analiza aktualne poslovne prakse hrvatskih marina pokazuje da je do sada pravo retencije u praksi bilo sporno iz više razloga.

Ako se na ugovor o vezu primjenjuju odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi, pružatelj usluge veza nema pravo na zadržanje jahte ili brodice. U pogledu prava zadržanja stvari predane u ostavu, sudska praksa se izjasnila da, kada je riječ o ugovoru o ostavi, ostavoprimac nema pravo zadržanja, jer je obveza ostavoprimca na osnovi čl. 712. st. 1. ZOO/91 (sada čl. 725. st. 1. ZOO-a)⁸⁵ da stvar koju primi od ostavodavca čuva i da je vrati kad to on bude zahtijevao.⁸⁶ ZOO-om je propisano da vjerovnik nema pravo zadržanja kad dužnik zahtijeva da mu se vrati stvar koja je izašla iz njegova posjeda protiv njegove volje (čl. 73. st. 1. ZOO-a).⁸⁷ Kada je riječ o ugovoru o vezu na koji se primjenjuju odredbe ZOO-a o ostavi, ugovorna odredba kojom se uređuje pitanje prava retencije drugačije od dispozitivne odredbe zakona treba imati prednost primjene. Naravno, taj problem je aktualan samo u slučaju onih ugovora o vezu kojima je ugovoreno čuvanje i u odnosu na koje mogu doći do primjene odredbe ZOO-a o ostavi, a u većini slučajeva ugovora o vezu čuvanje se ne ugovara, pa to pitanje nije za takve ugovore relevantno.⁸⁸

Ugovori o vezu u pravilu sadrže ugovorno utanačenje koje pružateljima usluga veza daje pravo na zadržanje jahte ili brodice koja je predmet ugovora o vezu. Međutim, prezentno, zbog nepostojanja specijalnih zakonskih odredaba koje se odnose na ugovor o vezu, na ugovornu retenciju primjenjuju se odredbe ZOO-a koje govore o retenciji. U tom kontekstu važno je napomenuti da pružatelj usluge veza ima pravo zadržati jahtu ili brodicu samo ako je ona u vlasništvu korisnika

85 Napomena autora.

86 Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-2454/95, odluka od 6. 5. 1999.

87 Skorupan Wolff; Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.* u bilj. 10, str. 331.

88 *Ibid.*

veza prema kojem ima dospjelu tražbinu te ako je jahta ili brodica u posjedu pružatelja usluge veza. Naime, bitna obilježja instituta zadržanja prema hrvatskom obveznom pravu jesu da objekt prava zadržanja može biti pokretna ili nepokretna stvar u dužnikovu vlasništvu, pod pretpostavkom da vjerovnik ima dospjelu tražbinu prema tom dužniku i da je dužnik svojom voljom predao tu stvar u posjed vjerovniku.⁸⁹

De lege lata, to znači da u pravilu pružatelj usluge veza ne može ostvariti pravo retencije ako se radi o tražbinama iz ugovora o vezu koji je sklopio s ne vlasnikom jahte ili brodice, znači s osobom koja jahtu ili brodicu ima u najmu, zakupu ili ju drži po nekoj drugoj osnovi, ali nije njezin vlasnik.⁹⁰ Osim toga, ako pretpostavimo da se na ugovor o vezu ne primjenjuju odredbe ZOO-a o ostavi, već da je riječ o posebnoj vrsti ugovora koji je sličniji ugovoru o najmu, onda je sporno pitanje postoji li uopće posjed pružatelja usluge veza nad brodicom ili jahtom koja je predmet ugovora o vezu.

Novе zakonske odredbe *de lege ferenda* pružateljima usluge veza nude puno bolju pravnu poziciju jer dobivaju *ex lege* pravo zadržanja kao učinkovit alat za osiguranje naplate svojih tražbina. Međutim, potrebno je autonomnim pravom, tj. općim uvjetima ugovora o vezu detaljno urediti pitanje posjeda pružatelja usluge veza nad brodicom ili jahtom kako bi se pravo retencije moglo primijeniti, jer bez neposrednog posjeda retencija nije moguća. Dakle, autonomnim pravom treba predvidjeti i definirati trenutak u kojemu pružatelj usluge veza ima pravo ući u posjed brodice ili jahte u svrhu ostvarivanja prava retencije radi osiguranja svojih nenaplaćenih da dospjelih tražbina u vezi ugovora o vezu, odnosno u vezi boravka brodice ili jahte na vezu.

Na ovom mjestu treba ukazati na još jedan važan zakonski prijedlog koji će doprinijeti učinkovitijem ostvarivanju prava retencije. Odnosi se na dopunu čl. 912. PZ-a koji govori o redosljedu namirenja vjerovnika iz diobne mase u ovršnom postupku. Predlaže se da novelirana odredba spomenutog članka PZ-a u krug vjerovnika prava zadržanja koji imaju prednost namirenja u odnosu na hipotekarne vjerovnike uključi sve osobe koje imaju retenciju po PZ-u, a to bi nakon novele PZ-a i zakonskog normiranja ugovora o vezu bili i pružatelji usluge veza. Do sada su to samo bili brodograditelji i brodopopravljači.

Nadalje, ako korisnik veza nije vlasnik brodice ili jahte, već njezin korisnik *de lege ferenda* bit će moguće odrediti privremenu mjeru zaustavljanja brodice ili

89 Opširnije Crnić, *op. cit.* u bilj. 60, str. 175. Za detaljnu znanstvenu analizu instituta retencije vidi Petrić, Silvija, *Institut prava retencije u hrvatskom i usporednom pravu*, Split, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, 2004.

90 Skorupan Wolff; Padovan, Postoje li elementi ostave..., *op. cit.* u bilj. 10, str. 331.

jahte temeljem pomorskog privilegija (arg. PZ, 953. st. 2.). Naime, izmjenom čl. 241. st. 1. t. 4. PZ-a o pomorskim privilegijima *de lege ferenda* izričito se predviđa kreiranje zakonskog založnog prava (pomorskog privilegija) za sve tražbine s osnova lučkih naknada i pristojbi, uključujući i sve naknade koje se plaćaju u lukama posebne namjene.⁹¹ Dakle, *de lege ferenda*, dok traje pomorski privilegij kao posebno zakonsko založno pravo, a to je u pravilu godinu dana od nastanka tražbine (PZ, čl. 246), bit će moguće ostvariti privremenu mjeru zaustavljanja brodice ili jahte u vezi koje je tražbina nastala, a radi osiguranja takve tražbine, i to neovisno o njenu vlasništvu.

9. Trajanje ugovora o vezu

9.1. Prešutna obnova ugovora o vezu

Ugovor o vezu uvijek se sklapa na određeno vrijeme i prestaje istekom toga vremena. Ako jahta ili brodica ostane na vezu i nakon isteka ugovora o vezu, pomanjkanje ugovornih i posebnih zakonskih odredaba u vezi ove specifične situacije otvara nepotreban rizik *lacunae legis* u pogledu pitanja po kojoj se pravnoj osnovi jahta ili brodica nalazi na vezu nakon isteka ugovora o vezu. U tom slučaju mogu doći do primjene odredbe o poslovodstvu bez naloga i drugi instituti obveznog prava koji nisu u potpunosti odgovarajući za rješavanje ovog specifičnog pitanja. Zbog toga je ocijenjeno da je važno da zakon uredi pitanje odnosa ugovornih strana i pravne osnove po kojoj se jahta ili brodica nalazi na vezu ako nakon što je ugovor istekao jahta ili brodica ostane na vezu, a strane ugovora eksplicitno ne sklope novi ugovor o vezu.

91 *De lege ferenda*, svaka tražbina za lučke pristojbe i naknade, koje se naplaćuju u lukama otvorenim za javni promet i lukama posebne namjene, a koja nastane prema vlasniku ili korisniku brodice ili jahte bit će osigurana pomorskim privilegijem koji postoji na onoj brodici ili jahti u odnosu na koju je nastala. *De lege lata*, PZ predviđa pomorski privilegij za lučke naknade, a tumačenje toga pojma je sporno. Najnovija sudska praksa zauzela je stav da u luci posebne namjene ne mogu postojati lučke naknade, jer postojeća terminologija iz ZPDML-a razlikuje lučke pristojbe (javna davanja za upotrebu obale, brodska ležarina, vez) i lučke naknade u lukama otvorenim za javni promet (naknade za privez/odvez, struju, vodu, prihvat i otpremanje otpada i dr.). Vidi Visoki trgovački sud, Pž-8720/2012-6, 25.5.2016; Visoki trgovački sud, Pž-263/15-3, 26.1.2015.; Općinski sud Dubrovnik, Ovr-227/2015, 17.2.2017. Smatramo da je potrebno revidirati odredbu o privilegiju za lučke naknade tako da pojam izričito obuhvati i naknade i pristojbe koje se naplaćuju u svim vrstama luka, a što treba biti usklađeno i s terminologijom u ZPDML-u. Time anuliramo postojeću diskriminaciju između lučkih uprava i koncesionara u lukama te među javnim lukama i lukama posebne namjene. Opširnije vidi Padovan A. V.; Tuhtan Grgić I., *Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code?*, *Il Diritto Marittimo*, 2017/II, str. 366-399; i Padovan A. V., *Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine*, D. Ćorić, N. Radionov, A. Čar (ur.), *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja – Transportno pravo ususret budućnosti*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 379-406.

Zbog pravne sigurnosti i jasnoće trebaju se uvesti posebne zakonske odredbe koje predviđaju prešutnu obnovu ugovora o vezu, a njima treba propisati uvjete pod kojima može doći do prešutne obnove ugovora o vezu. Znači, prešutna obnova ugovora o vezu ne može se presumirati sama po sebi istekom roka na koji je ugovor o vezu sklopljen, već se zahtijeva nastupanje određenih činjenica koje dovode do prešutne obnove ugovora.

Ugovor o vezu *de lege ferenda* smatrat će se prešutno obnovljenim jedino ako:

- a) nakon isteka ugovorom određenog vremena korisnik veza nastavi rabiti vez, odnosno
- b) ako jahta ili brodica na koju se ugovor o vezu odnosi ostane na vezu i nakon isteka ugovorom određenog vremena,
- c) a pružatelj usluge veza se ne protivi činjenicama pod a) odnosno b).

Upravo je spomenuta formulacija potrebna da bi se u praksi pokrile dvije moguće situacije. Jedna je da nakon isteka ugovora korisnik veza i dalje nastavi aktivno rabiti vez. Aktivna uporaba veza za ovaj slučaj znači da korisnik veza dolazi na svoju jahtu ili brodicu, na njoj boravi, održava je, plovi i sl., a drugi nužan uvjet je da se pružatelj veza tome ne protivi. Druga je moguća situacija u praksi da je jahta, odnosno brodica, nakon isteka ugovora o vezu ostala na vezu, a pružatelj usluge veza se tome nije protivio, međutim, vlasnik je s vremenom zanemario održavanje jahte ili brodice. U oba slučaja korisnik veza ne može se pozivati na to da je ugovor o vezu prestao, pa da on s pružateljem usluge veza nema sklopljen ugovor, te da ne duguje naknadu za vez. Ugovor o vezu smatrat će se prešutno obnovljenim na isti rok, pa u oba slučaja neće biti sporno po kojoj osnovi se jahta ili brodica nalazi na vezu kod pružatelja usluge veza. Također, neće biti sporno ni upitno da ugovorne strane odgovaraju za svoje ugovorne obveze, jer se primjenjuje obnovljeni ugovor o vezu, i to pod važećim uvjetima pružatelja usluge veza. Stoga, ovakvo zakonsko rješenje doprinosi jasnoći i pravnoj sigurnosti u slučaju spora nastalog nakon proteka ugovorom određenog vremena na koji je ugovor o vezu bio sklopljen. Taj isti ugovor bit će prešutno obnovljen pod opisanim uvjetima, a to znači da su ugovorne strane obvezne ispunjavati ga po važećim općim uvjetima i ugovornim utanačenjima. Znači, omogućit će se ugovornim stranama da mogu računati na pravnu zaštitu te da je jasna i nedvojbeno raspodjela rizika među njima u ovakvim slučajevima.

PZ će uvesti neoborivu predmnijevu o prešutnoj obnovi ugovora koja se logički izvodi iz načela neformalnosti ugovora o vezu i valjanosti očitovanja volje ne samo riječima, nego i znacima i konkludentinim radnjama.⁹² Obostrano vrše-

⁹² Vidjeti čl. 249. ZOO-a koji govori o izjavi volje za sklapanje ugovora.

nje prava i ispunjavanje obveze nakon isteka vremena na koje je ugovor sklopljen, može se uzeti kao suglasno očitovanje volje obje ugovorne strane znacima ili konkuludentinm radnjama kojim one i za ubuduće preuzimaju obveze i prava koje su i dotad imale. Stoga, držanje korisnika veza koje se manifestira u uporabi veza ili ostavljanju jahte ili brodice na vezu i nakon isteka vremena na koje je ugovor sklopljen, *eo ipso* dovodi do toga da se smatra da on želi sklopiti novi ugovor o vezu istog sadržaja. *Relocatio tacita* ne nastupa automatski jer zakon predviđa da je prešutna obnova ugovora o vezu moguća jedino ako se pružatelj usluge veza tome ne protivi. Znači, za nastupanje učinka prešutnog obnavljanja nužno je da se pružatelj usluge veza ne usprotivi ponašanju korisnika veza, koji je vez nastavio koristiti nakon isteka ugovora, odnosno ostavio jahtu ili brodicu na vezu. Drugim riječima, pružatelj usluge veza treba na nedvojben način očitovati svoju volju tako da je iz očitovanja vidljiv njegov stav o tome da *ne* želi obnoviti ugovor o vezu te da zahtijeva da mu bude vraćen slobodan vez.⁹³ Dakle, za valjanost predmnijeve o prešutnom obnavljanju ugovora o vezu nužno je kumulativno ispunjenje i ove pretpostavke.⁹⁴

Odredbe o prešutnoj obnovi ugovora koje će zakon uvesti omogućit će pružatelju usluge veza sigurnost u pogledu njegovih tražbina s osnova ugovora o vezu, jer korisnik duguje naknadu za vez i ostale moguće troškove ako nakon isteka ugovorom određenog vremena nastavi rabiti vez, odnosno ako svoju jahtu ili brodicu ostavi na vezu i nakon isteka ugovora. Također, takvo rješenje nudi sigurnost i korisniku veza jer se ugovor smatra obnovljenim ako se pružatelj usluge veza tome ne usprotivi, pa je i pružatelj usluge veza i nakon isteka ugovorom određenog vremena dužan ispunjavati svoje obveze iz ugovora o vezu pod istim uvjetima. Napominjemo, i ovdje je riječ o dispozitivnoj odredbi, pa pružatelj usluge veza može svojim općim uvjetima ugovora predvidjeti i drukčije pravne posljedice.

9.2. Prestanak ugovora o vezu

Ugovor o vezu *de lege ferenda* prestaje:

1. Istekom roka na koji je ugovor sklopljen
2. Otkazom
3. Propašću veza i/ili propašću jahte ili brodice.

Po svojoj pravnoj prirodi ugovor o vezu je ugovor o privremenoj uporabi tuđe stvari, a privremenost uporabe implicira obvezu vraćanja veza kao predmeta uporabe pružatelju usluge veza.

93 Vidjeti t. 3.2. Korisnik veza, i tekst uz bilješku 39.

94 Vidjeti komentar uz čl. 546. ZOO-a kojim se uređuje prešutna obnova ugovora o zakupu: Gorenc *et al.*, *op. cit.* u bilj. 30, str. 906.

Općenito, ugovori o privremenoj uporabi tuđe stvari mogu biti sklopljeni na određeno vrijeme i na neodređeno vrijeme s trajanjem do otkaza. Za razliku od, primjerice, ugovora o najmu, zakupu broda, i zakupu poslovnog prostora koji se mogu sklopiti i na neodređeno vrijeme, ugovor o vezu u praksi sklapa se uvijek na određeno vrijeme i prestaje istekom toga vremena. Pružatelji usluge veza svoju djelatnost obavljaju u uvjetima koncesije koja se daje na određeno vrijeme, pa teoretski postoji pravna osnova na sklapanje ugovora do isteka koncesijskog ugovora. Međutim, u domaćoj poslovnoj praksi nismo se susreli s primjerom ugovora o vezu sklopljenog na razdoblje dulje od jedne godine, ali česti su slučajevi eksplicitne ili prešutne obnove ugovora o vezu nakon isteka ugovorom određenog vremena i to na isto vrijeme trajanja pod važećim uvjetima pružatelja usluge veza.⁹⁵

U poslovnoj praksi hrvatskih pružatelja usluge veza vrijeme uporabe veza, odnosno trajanje ugovora može biti u rasponu od nekoliko sati tzv. poludnevni vez do godine dana uz mogućnost obnove ugovora, pa u praksi ima slučajeva uporabe veza u istoj marini i više desetaka godina, znači, neke hrvatske marine imaju klijente koji 30-ak i više godina drže svoju jahtu ili brodicu u istoj marini neprekidno obnavljajući ugovore o vezu. Pored toga, postoje i tzv. dnevni vez, polugodišnji vez, zimski vez.

U sferi akademske rasprave može se pojaviti pitanje kako tumačiti ugovor ako ugovorne strane nisu odredile trajanje ugovora. Pružatelj usluge veza s korisnikom veza uvijek ugovara vrijeme trajanja ugovora jer je trajanje izravno povezano s visinom naknade za vez te nerijetko i s opsegom obveza pružatelja veza. U slučaju sumnje i nejasnih ili nepostojećih ugovornih odredaba o trajanju ugovora, ocjenjivat će se je li riječ o privremenom vezu ili stalnom vezu prema načinu sklapanja, naravi ugovora i namjeri ugovornih strana. Ako one nisu ugovorile trajanje, po prirodi stvari trebalo bi pretpostaviti da se radi o ugovoru o privremenom vezu ili tranzitnom vezu jer je za tu vrstu veza upravo element trajanja u kraćem razdoblju uobičajen.

Ugovor o vezu sklapa se na određeno vrijeme i prestaje istekom toga vremena. Ugovor prestaje automatski samim istekom vremena na koje je sklopljen, čime istodobno *pro futuro* prestaju prava i obveze ugovornih strana.⁹⁶ Važno je da obveza vraćanja veza nastaje tek u trenutku prestanka ugovora.

Specifičan način prestanka obveznih odnosa je otkaz. Međutim, treba voditi računa o tome da se otkaz kao način prestanka ugovora o stalnom vezu ne miješa s otkazom zbog neplaćanja naknade za vez.⁹⁷ U ovom slučaju prestanak ugovora

95 Opširnije o prešutnoj obnovi ugovora o vezu *supra* t. 9.1.

96 Gorenc *et al.*, *op. cit.* u bilj. 30, str. 905.

97 O plaćanju naknade za vez vidjeti *supra* t. 6.3.

ra izaziva jednostrana izjava volje jedne ili druge strane koja može biti dana na bilo koji način. Učinak prestanka ugovora nastupa istekom otkaznog roka čija se duljina trajanja određuje ugovorom, a koji počinje teći kad primatelj primi izjavu o otkazu. *De lege ferenda*, ako duljina otkaznog roka nije određena ugovorom ili mjesnim običajima, zakon će propisati da ona iznosi trideset dana.

Na otkaz ugovora o vezu primjenjuje se opće pravilo iz čl. 212. st. 3. ZOO-a, koje govori o tome da se otkaz može dati u svako doba, samo ne u nevrijeme. U nevrijeme znači da otkaz ne smije biti dan tako da druga strana bude zbog toga dovedena u prilike zbog kojih joj može biti nanesena šteta uslijed prestanka obveze.⁹⁸ Vjerovnik ima pravo zahtijevati ostvarenje svih tražbina prema dužniku koje su dospjele prije nego što je obveza prestala otkazom.

De lege ferenda, PZ će uređivati pravne učinke propasti predmeta ugovora, i to propasti veza kao objekta uporabe i propasti jahte ili brodice kao objekta na vezu. Propašću veza kao predmeta uporabe nastaje nemogućnost daljnjeg ispunjenja ugovora, te dosljedno tome, ako na strani pružatelja usluge veza ne postoji mogućnost premještanja jahte ili brodice na drugi odgovarajući vez, ugovor o vezu prestaje. Važno je istaknuti da za *ex lege* prestanak ugovora propašću veza nije relevantan razlog koji je doveo do propasti, konkretno je li riječ o višoj sili, slučaju, krivnji pružatelja usluge veza, korisnika veza ili treće osobe. Međutim, zakonske odredbe koje govore o prestanku ugovora zbog propasti veza ne diraju u pravo potraživanja naknade štete od ugovorne strane koja je odgovorna za propast veza. Ako se radi o uništenju veza događajem više sile, isključena je odgovornost za štetu, osim u slučaju kada je pružatelj usluge veza tu djelatnost obavljao bez valjane pravne osnove u smislu pozitivnih propisa o pomorskom dobru i morskim lukama, kada je njegova odgovornost objektivna.⁹⁹

Ugovor o vezu prestaje i u slučaju propasti jahte ili brodice u odnosu na koju je ugovor o vezu sklopljen, čime se također ne dira u pravo potraživanja naknade štete od ugovorne strane koja je odgovorna za propast jahte ili brodice.

10. Zaključak

Zbog intenzivnog razvoja nautičkog turizma i težnje Republike Hrvatske da razvija nautički turizam pravna pitanja u vezi ugovora o vezu postala su iznimno važna pitanja hrvatskog prava, a zakonsko normiranje ovog ugovora postavilo se kao važan imperativ pred nadležne institucije.

⁹⁸ Gorenc *et al. op. cit.* u bilj. 30, str. 320.

⁹⁹ Vidi *supra*, t. 3.1.

Prezentno, u nas se na ugovor o vezu primjenjuje nestandardizirano autonomno pravo i brojne disperzirane odredbe ZOO-a, prvenstveno odredbe njegova općeg dijela te odredbe posebnog djela koje se odnose na ugovorne obvezne odnose općenito kao i na pojedine ugovore, primjerice ugovor o najmu, ostavi, djelu, nalogu i sl. Takav pravni okvir ne nudi odgovarajuću pravnu sigurnost i predvidivost pravne zaštite.

Ugovor o vezu se u praksi po pitanju svog sadržaja u dovoljnoj mjeri ustalio i izgradio vlastita specifična pravna obilježja u pogledu predmeta ugovora i ugovornih prava i obveza, pa je njegova zakonska kodifikacija danas postala moguća i poželjna. U radu su izloženi argumenti koji potvrđuju da priroda materije zahtijeva specijalne odredbe o pravnim pitanjima koja se pojavljuju u vezi ugovornih odnosa strana iz ugovora o vezu. U okviru stručnog povjerenstva osnovanog za izradu nacrtu prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika pod okriljem Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, redaktori zakona izradili su nacrt zakonskih odredaba o ugovoru o vezu.

Cilj zakonskog uređenja ugovora o vezu je sustavno urediti materiju ugovora o vezu kao cjelinu i time prvenstveno otkloniti pravne praznine koje postoje u hrvatskom pravu. Ujedno, cilj novih odredaba je i da se sustavnim uređenjem ove materije otklone sve pogrešne atribucije koje je ponekad u praksi dobivao ugovor o vezu kada su odnosi strana iz ugovora o vezu stavljeni u kontekst odnosa ostavodavca i ostavoprimca te su na ugovor o vezu primjenjivane odredbe ZOO-a o ostavi i druge odredbe o posebnim ugovorima koje nisu primjenjive na ugovor o vezu.

Novе zakonske odredbe o ugovoru o vezu trebaju osigurati i učinkovitiju zaštitu sigurnosti i reda u lukama. Sustav normi kojima se uređuje ugovor o vezu ima za cilj onemogućiti zanemarivanje i napuštanje jahte ili brodice bez adekvatnih pravnih posljedica. *De lege ferenda*, korisnik veza koji ne održava jahtu ili brodicu i njezinu opremu u dobrom i ispravnom stanju snosi ugovornu odgovornost prema pružatelju usluge veza. Osim toga, predlaže se i znatno stroža ugovorna odgovornost za one pružatelje usluge veza koji nemaju valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama.

Razvijeno tržište nautičkog turizma i u praksi iznimno frekventni ugovorni odnosi zahtijevaju uravnoteženu zaštitu interesa ugovornih strana koje sudjeluju u ovom pravnom poslu. Taj izazov posebno dolazi do izražaja upravo u segmentu građanskopravne odgovornosti za štetu iz ugovora o vezu. Stoga je važna zadaća zakonskih odredaba uspostavljanje ravnoteže u pravima i obvezama ugovornih strana i postizanje jasnih pravila o ugovornoj odgovornosti iz ugovora o vezu.

U okviru ugovora o vezu *de lege ferenda* pretežno dispozitivnim odredbama normiraju se svi segmenti obveznih odnosa koji nastaju između pružatelja usluge veza i korisnika veza. Na pružateljima usluge veza ostaje da općim uvjetima ugovora i ugovorima o vezu čiji su oni sastavljači preciziraju konkretna ugovorna rješenja za pojedina pitanja. Pravni okvir koji PZ nudi za ugovor o vezu doprinjet će pravnoj sigurnosti i predvidivosti pravne zaštite. U radu su sva zakonska rješenja *de lege ferenda* detaljno razmotrena i protumačena, pa će, kada zakon stupi na snagu, komentar zakonskih odredaba već biti dostupan svima koji se u praksi susreću s primjenom ovog ugovora.

BIBLIOGRAFIJA:

Knjige

1. Crnić, Ivica: *Zakon o obveznim odnosima, napomene, komentari, sudska praksa i abecedno kazalo pojmova*, Organizator, Zagreb, 2010.
2. 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.
3. Slakoper, Z.; Gorenc, V., *Obvezno pravo opći dio, sklapanje, promjene i prestanak ugovora*, Novi informator, Zagreb, 2009.

Članci

1. 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
2. Padovan, A. V.; Tuhtan Grgić, I., Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code, *II Diritto Marittimo*, CXIX, II, 2017, pp 366-399
3. Padovan, A. V., Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja INTRANSLAW 2017 Zagreb, Transportno pravo ususret budućnosti 12. – 13. listopada 2017.*, Zagreb, Hrvatska, str. 379-406
4. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., Učinak potonuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila, *Poredbeno*

no pomorsko pravo = Comparative Maritime Law, vol. 57 (2018), br. 172, str. 149-175

5. Pijaca, M., Pravni odnosi između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, vol. 57 (2018), br. 172, str. 253-284
6. 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., p. 104-111
7. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?, *Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja INTRANSLAW 2017 Zagreb, Transportno pravo ususret budućnosti*, 12. – 13. listopada 2017., Zagreb, Hrvatska, str. 313-353
8. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., Smjernice za pravilan odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu u marini te zakonski prijedlozi *de lege ferenda*, *Proceedings Book 1st International Scientific Conference of Maritime Law, Modern Challenges of Marine Navigation*, Split, 2016., str. 379-420
9. Skorupan Wolff, V., Odgovornost za krađu plovila na vezu i posljedice neispunjenja ugovorne obveze predaje plovila marini iz ugovora o vezu i čuvanju polovila, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 56, 2017., br. 171, str. 218-221

Propisi

1. Ustav Republike Hrvatske, Narodne novine br. 56/1990, 135/1997, 8/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 76/2010, 85/2010, 05/2014
2. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine broj 35/2005, 41/2008, 125/2011 i 78/2015
3. Pomorski zakonik, Narodne novine broj 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013 i 26/2015
4. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine broj 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011 i 56/2016
5. Zakon o zaštiti potrošača, Narodne novine broj 41/2014 i 110/2015

6. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine broj 68/2007 i 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014
7. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine broj 130/2017
8. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu Narodne novine br. 151/2005, 36/2009, 75/2009, 76/2013, 152/2014
9. Kazneni zakon, Narodne novine br. 125/2011, 144/2012, 56/2015, 61/2015, 101/2017
10. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine broj 72/2008
11. Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, Narodne novine br. 42/2017

Autonomno pravo

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

Sudska praksa

1. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-877/1991 od 18. 9. 1991.
2. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-244/2013 od 17. 4. 2013.
3. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-1422/82 od 19. 10. 1982.
4. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev-2454/95 od 6. 5. 1999.
5. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Pž-8130/03 od 22. 11. 2016.
6. Visoki trgovački sud, Pž-8720/2012-6, 25. 5. 2016.
7. Visoki trgovački sud, Pž-263/15-3, 26. 1. 2015.
8. Općinski sud Dubrovnik, Ovr-227/2015, 17. 2. 2017.

Ostalo

1. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Nautički turizam: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016.*, Priopćenje, god. LIII, br. 4.3.4., Zagreb, 24. ožujka 2017.
2. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, *Nautički turizam: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2012.*, Priopćenje, god. XLIX, br. 4.3.5., Zagreb, 14. ožujka 2013.
3. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, *Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019. godine*, Zagreb, prosinac, 2008. <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>, stranica posjećena 16. 1. 2018.

Predsjedatelj:

Zahvaljujem kolegici Vesni Skorupan Wolff na tome što je raspravila pitanja vezana uz cijeli ugovor. Ovo što nam je vrlo detaljno iznijela zapravo je ono što odgovara potrebama da se izrade opći uvjeti ugovora ili ugovorni formulari za taj pravni odnos. Čini mi se da je to izvrsna osnova za nešto što treba poduzeti. Vjerujem da je to rezultat projekta koji ste radili i istražili kako se donose propisi.

U klasifikaciji ugovora polazimo od takve podjele. Prvo je podjela na imenovane i neimenovane ugovore prema tome je li neki tip ugovora uređen zakonom. Zatim dolazi autonomno područje koje počinje tzv. tipičnim ugovorima koji su se iskristalizirali u praksi, pa su čak dobili i ime, ali nisu uređeni propisima kao posebni tipovi ugovora, pa tako nisu postali imenovanima. Čini mi se da ono što ste našli u praksi pojedinih marina može biti već tipizirani ugovor ili ugovor koji je dobrim dijelom tipiziran, ali nije dobio zakonodavno priznanje, pa nije ušao u

skupinu imenovanih ugovora. Pritom sigurno postoje i različita rješenja u ugovorima pojedinih marina, što ste utvrdili i sistematizirali, pa mislim da je došlo vrijeme da se ode korak dalje pa da taj ugovor iz područja autonomnog uređenja prijeđe u područje imenovanog ugovora kako bi se izbjegle opasnosti odgovarajuće primjene pravila koja vrijede za pojedine imenovane ugovore.

Odgovarajuća je primjena opasna. Što ona znači? To nije direktna primjena nekog pravnog rješenja nego samo u mjeri u kojoj to odgovara prirodi stvari na koju se propis treba primijeniti. Kako ćete svaki put od slučaja do slučaja ocijeniti koje pravilo iz propisa odgovara prirodi stvari? Sud će to prosuditi od slučaja do slučaja, pa je riječ o pravnoj nesigurnosti – koliko sudova, koliko slučajeva, koliko mogućih različitih stajališta o istom pitanju! Kako to ujednačiti? Stoga treba podržati vašu ideju da se taj ugovor zakonski uredi, i to ne samo onaj opći dio pravnog odnosa nego i svi posebni dijelovi koji su izuzetno važni za razne situacije u kojima se mogu naći ugovorne strane o kojima ste govorili.

Uz to se mogu izraditi posebni opći uvjeti i formulari ugovora koji mogu praktično poslužiti svim zainteresiranim pri uređenju pravnog odnosa u koji stupaju, što bi im pružilo potrebnu pravnu sigurnost. Sudovima bi se olakšalo zauzimanje stajališta kada bi sudili o istovrsnim tipizirano uređenim pravnim odnosima na temelju zakona i na autonomnoj osnovi tako postignutim dogovorima ugovornih strana.

Prof. dr. sc. Gordan Stanković i dr. sc. Iva Tuhtan Grgić s Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci pripremili su izlaganje o zanimljivoj temi koja glasi *Posljedice uračunavanja vrijednosti ulaganja u objekte na pomorskom dobru u određenju iznosa temeljnog kapitala društva u postupku pretvorbe društvenog poduzeća u društvo kapitala*. Poznato vam je da se temeljni kapital trgovačkih društava nastalih u pretvorbi određivao na temelju vrijednosti tzv. društvenog kapitala društvenog poduzeća. Utvrđivao se saldo onoga što je takvo poduzeće imalo, uz neka izuzimanja, umanjeno za obveze. Sada otvaramo pitanje kako se to obračunavalo na pomorskom dobru. Netko je ulagao, stekao pravo korištenja na nekretnini u društvenom vlasništvu, a toga više nema jer je riječ o pomorskom dobru. To je pitanje. Kolega Stankoviću, izvolite.