



University of Zagreb

Pravni fakultet

Mičo Ljubenko

GRAĐANSKOPRAVNA ODGOVORNOST LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

DOKTORSKI RAD

Zagreb, 2024.



University of Zagreb

Pravni fakultet

Mičo Ljubenko

GRAĐANSKOPRAVNA ODGOVORNOST LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

DOKTORSKI RAD

Mentor:
Prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, 2024.



University of Zagreb

Faculty of Law

Mičo Ljubenko

MARINA OPERATOR'S LIABILITY

DOCTORAL DISSERTATION

Supervisor:
Prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, 2024.

PODACI O MENTORU (ŽIVOTOPIS)

Dr. sc. Jasenko Marin redoviti je profesor u trajnom izboru na Katedri za pomorsko i općeprometno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu. U akademskim godinama 2015./2016. i 2016./2017. obavljao je dužnost prodekana tog Fakulteta. Na integriranom pravnom studiju, poslijediplomskome specijalističkom studiju i sveučilišnom (doktorskom) studiju Pravnog fakulteta u Zagrebu održava nastavu iz većeg broja kolegija koji izučavaju pomorsko pravo, transportno pravo i pravo (pomorskog) osiguranja. Autor je četiriju znanstvenih knjiga (udžbenici i znanstvene monografije) i više od 180 znanstvenih i stručnih radova posvećenih pitanjima pomorskog prava, transportnog prava i prava osiguranja (uključujući i pravo pomorskog osiguranja). Član je Akademskog savjetodavnog odbora Instituta za europsko prometno pravo sa sjedištem u Luksemburgu. Počasni je član (*Titulary Member*) Međunarodnog pomorskog odbora sa sjedištem u Antwerpenu. Od 2012. do 2016. bio je član *COST MarSafeNet* asocijacije – mreže europskih stručnjaka iz područja pomorske sigurnosti. Dugogodišnji je član Hrvatskog društva za pomorsko pravo i Hrvatskog društva za transportno pravo. Jedan je od osnivača i prvi predsjednik Hrvatske udruge za pravo osiguranja. U razdoblju 2014. – 2018. bio je pravobranitelj u osiguranju pri Hrvatskom uredu za osiguranje. Član je Hrvatske akademije pravnih znanosti, kao i Znanstvenog vijeća za javnu upravu, pravosuđe i vladavinu prava Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti. Dugogodišnji je arbitar pri Centru za međunarodnu arbitražu sa sjedištem u Šangaju te arbitar u sporovima s međunarodnim elementom pri Stalnom arbitražnom sudištu pri Hrvatskoj gospodarskoj komori. Bio je član stručnih skupina Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za izradu prijedloga teksta Pomorskog zakonika iz 2004., kao i prijedloga tekstova izmjena i dopuna tog propisa iz 2007., 2008., 2011., 2013., 2015. i 2019. Profesor Marin član je uredništava znanstvenih časopisa *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law* i *Hrvatski časopis za osiguranje*. Kao izlagač sudjelovao je na više desetaka međunarodnih i domaćih konferencija te drugih znanstveno-stručnih skupova posvećenih pomorskom pravu, transportnom pravu i pravu osiguranja.

SAŽETAK

U ovome radu autor analizira pravna pitanja građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma. Razlozi za analizu ovih pitanja jesu značajne promjene koje su se u vezi s njima dogodile u recentnom periodu. One su bile izražene kroz dva različita aspekta koji su međuovisni, a konačno su nužno utjecali na građanskopravni status luka nautičkog turizma. S jedne strane, u proteklom periodu koji počinje u posljednjim desetljećima prošlog stoljeća uočljiv je intenzivan porast broja ugovora o vezu. Pri tome je zamjetan i trend daljnjeg povećanja broja takvih ugovora zbog daljnje izgradnje novih luka nautičkog turizma ili širenja postojećih, čime se povećava broj pružatelja ove usluge i samih ugovora o vezu. Navedeno je uzrokovalo različita, neusklađena i nestandardizirana ugovorna uređenja tog donedavno neimenovanog ugovora, uz neusklađenu sudsku praksu. S druge strane, upravo zbog tih razloga zakonodavac je prvi put pristupio uređenju ugovora o vezu kao imenovanog ugovora, što je učinjeno izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika 2019. godine (dalje ZIDPZ2019).

Za luke nautičkog turizma, odnosno marine, ugovor o vezu predstavlja nužan i najčešći ugovorni odnos u koji one stupaju s korisnicima vezova kod pružanja usluge veza, a zbog čega je taj ugovor od temeljnog značenja za uređenje građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma. Pozitivnim upravnopravnim uređenjem marine su razvrstane kao jedina vrsta luka nautičkog turizma, zbog čega se u radu u pravilu koristi pojam „marina“ umjesto pojma „luka nautičkog turizma“. Kako je naznačeno, u nedostatku zakonskih rješenja za ovaj ugovorni odnos do donošenja ZIDPZ2019 primjenjivali su se srodni instituti obveznog prava uz neusklađena i nedosljedna ugovorna uređenja. Uz navedene značajke, osobitost ugovora o vezu je i njegova forma, jer se ti ugovori u pravilu u svojim ključnim uvjetima dopunski uređuju u formi općih uvjeta ugovora od strane marina kao pružatelja usluge veza.

Autor stoga razmatra pravnu prirodu i značajke ugovora o vezu i općih uvjeta tog ugovora, kako u razdoblju do njegova uređenja kao imenovanog ugovora kroz ZIDPZ2019, tako i povodom njegove daljnje primjene temeljem novoga zakonskog uređenja. Završno, autor iznosi prijedloge i zaključke povezane sa zakonskim uređenjem ugovora o vezu nakon njegova uređenja kao imenovanog ugovora u Pomorskom zakoniku.

Ključne riječi: odgovornost luke nautičkog turizma, marina, ugovor o vezu, opći uvjeti ugovora, ZIDPZ2019.

PROŠIRENI (STRUKTURIRANI) SAŽETAK

Rad se sastoji od šest poglavlja i zaključka. Nakon uvodnoga prvog poglavlja, u drugom poglavlju utvrđuju se načelni okviri za obradu ove teme kao što su definicije, formalna uređenja razvrstaja luka nautičkog turizma te povijesni razvoj njihove djelatnosti. Posebno se, uz analizu podataka, razmatraju gospodarski položaj i utjecaj ove specifične grane turizma, koja bilježi izuzetan rast i razvoj, što nužno uvjetuje i potrebna pravna rješenja. Na kraju se utvrđuju građanskopravni izvori, prije svega Pomorski zakonik (dalje u tekstu PZ), odnosno posljednja izmjena i dopuna tog zakona iz 2019. godine, jer je dopunom tog propisa prvi put uređen ugovor o vezu kao imenovani ugovor, a sve radi određenja formalnopravnog okvira u kojem će se kretati daljnje analize rada.

U trećem poglavlju razlažu se uređenja upravnopravnih propisa koji čine upravnopravni okvir uređenja položaja marina i usluga koje pružaju marine, prije daljnje analize građanskopravnih uređenja odnosa u koje one stupaju. Ovdje se analizira novo zakonsko uređenje koje je stupilo na snagu tijekom izrade ovog rada kroz Zakon o pružanju usluga u turizmu (dalje ZPUT), koji terminološki i sadržajno u najvećoj mjeri uređuje pitanja djelatnosti iz nautičkog turizma. Pri tome se uzima u obzir činjenica da je i tim lukama, koje nisu formalno marine, također dopušteno u određenim uvjetima pružanje usluge nautičkog veza.

U četvrtom poglavlju izlažu se pitanja koja se odnose na građanskopravni položaj luka nautičkog turizma – marina. U ovom se poglavlju prikazuje ne samo formalno pravno uređenje u vidu propisa već i temeljni ugovorni odnos u koji nužno i bezuvjetno stupaju luke nautičkog turizma – ugovor o vezu. Ovaj, sada nominatni ugovor, prema svojoj pravnoj prirodi ima dodirnih točaka s većim brojem drugih nominatnih ugovora kao što su ugovor o najmu, ugovor o nalogu, ugovor o ostavi i dr. Uz to, analiziraju se i druge vrste ugovornih odnosa koji se pojavljuju bilo kao dio temeljne djelatnosti bilo kao dio drugih usluga koje pružaju marine kao luke nautičkog turizma. U tom se dijelu posebno analizira i specifičan način ugovaranja ovog odnosa kroz formu prihvata općih uvjeta ugovora marina, što je jedna od značajki uvjetovana položajem marina prema korisnicima veza. Pri tome se provodi i posebna poredbena analiza ugovornih rješenja i rješenja općih uvjeta ugovora u odnosu na luke nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj nakon ZIDPZ2019, kao i analiza dopunskih akata marina kojima se nužno utječe na uređenje građanskopravnog položaja marina, kao što je pravilnik o redu u luci (lučki

red). Ovim četvrtim poglavljem daje se potrebna podloga za analize koje se provode kroz peto poglavlje koje se odnosi na pitanje građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma.

Peto poglavlje, zajedno s četvrtim, predstavlja dio rada kojim se analiziraju sva relevantna pitanja u odnosu na građanskopravni aspekt u kojem je posebna pozornost dana pitanju odgovornosti luka nautičkog turizma (marina), odnosno podredno i drugih sudionika koji stupaju u ugovorne i izvanugovorne odnose s njima. Primjena ugovora o vezu u skladu sa ZIDPZ2019 odnosi se na pružanje usluge veza za brodice i jahte. Posebno značenje ove usluge je stoga u činjenici što se ona pruža u odnosu na pokretnine znatne vrijednosti. Pri tome je važno napomenuti da se usluge iz ugovora o vezu pružaju i kroz dugoročne i kroz kratkoročne odnose, sve temeljem ugovora o stalnom ili o tranzitnom vezu. U takvim objektivnim okolnostima posebnu važnost razmatranju građanskopravne odgovornosti iz ugovora o vezu za ovu djelatnost daje i činjenica da je RH među vodećim zemljama u EU-u prema broju nautičkih vezova i vodeća zemlja u svijetu prema broju *charter* plovila. U ovom poglavlju razmatraju se različiti oblici ugovorne i izvanugovorne odgovornosti luka nautičkog turizma te pitanja osiguranja od odgovornosti. Pri tome se posebno razmatraju rješenja s aspekta odgovornosti koja proizlazi iz općih uvjeta ugovora, što predstavlja neizostavan specifični oblik ugovaranja kod pružanja usluge veza. Jednako tako, analiziraju se i posebnosti različitih vrsta ugovornih odnosa u koje stupaju luke nautičkog turizma. Na kraju ovog poglavlja daje se analiza sudske prakse u odnosu na pitanja odgovornosti luka nautičkog turizma, što daje uvid u različitost, ali i neusklađenost u pristupu pravnim tumačenjima i konačnim rješenjima u ovome važnom segmentu pomorskog prava.

U šestom poglavlju provedena je analiza stranih rješenja u vidu propisa, ali i u vidu ugovornih uređenja. Iz navedene je analize primjetno da se ovom dijelu pomorskog prava i u stranim zemljama objektivno nije moglo pristupiti znatno naprednije, jer se sama djelatnost pružanja usluge veza za nautička plovila i u poredbenim pravnim uređenjima primjenjuje u relativno kratkom periodu od svega nekoliko desetaka godina. U tom smislu svakako se može primijetiti kako naše pravno uređenje ovog dijela pomorskog prava ne zaostaje za stranim rješenjima. Štoviše, u određenim pitanjima kreirana su i naša izvorna rješenja, što je i logično s obzirom na utjecaj djelatnosti turizma, a time i nautičkog turizma na hrvatsko gospodarstvo.

Konačno, u posljednjem se poglavlju iznosi zaključak u odnosu na postavljene hipoteze i nakon uređenja ugovora o vezu kroz ZIDPZ2109, te se predlažu određena rješenja u budućoj primjeni

tog ugovora kao temeljnog ugovora kojim se uređuje građanskopravni status luka nautičkog turizma.

SUMMARY

In this dissertation, the author analyses the legal issues of civil liability for nautical tourism ports. The reasons for analysing these issues lie in the significant changes that have taken place in this area in recent decades. They are expressed through two interrelated aspects that have ultimately impacted the civil liability status of nautical tourism ports. On the one hand, an intensive increase in the number of contracted berths has been recorded, a trend that began in the final decades of the 20th century. This trend continues to increase due to the ongoing construction of new nautical tourism ports or the expansion of existing ports, thereby also increasing the number of service providers and the number of berth contracts. This has resulted in a range of unaligned and unstandardised contractual practices of this previously unnamed contract, with a further lack of standardised court practice. On the other hand, for these very reasons, the legislator has taken on the task of governing the berth contract as a named contract for the first time, as seen in the amendments to the Maritime Code of 2019 (hereinafter: AMC2019).

For these nautical tourism ports, called marinas, the berth contract is an essential contractual agreement concluded with berth users for the provision of berth services. Accordingly, this contract is of fundamental significance for the regulation of the civil liabilities of nautical tourism ports. Through positive administrative and legal provisions, marinas are classified as the only type of nautical tourism port, and therefore in this dissertation, the term “marina” will be used to denote any “nautical tourism port”. As stated, until the adoption of the AMC2019, due to a former lack of any legal solutions for this contractual relationship, the related institution of compulsory law was applied alongside the unaligned and inconsistent contractual regulations. A particularity of the berth contract is in its form, for as a rule, these contracts are concluded in the shape of general terms contracts by the marine, as the provider of berth services.

The author considers the legal nature and properties of berth contracts and the general terms of these contracts, both in the period prior to its regulation as a named contract through the AMC2019, and upon its further application based on the new legal regulations. Finally, the author provides recommendations and conclusions concerning the legal regulation of berth contracts following its regulation as a named contract in the Maritime Code.

Key words: liability of nautical tourism ports, marina, berth contract, general terms contracts, AMC2019.

EXPANDED (STRUCTURED) SUMMARY

The dissertation consists of six chapters and conclusions. Following the introductory first chapter, the second chapter outlines the fundamental framework for the analysis of the topic, such as the definitions, formal classification of nautical tourism ports, and the historical development of this activity. With the data analysis, special consideration is given to the commercial importance and influence of this specific branch of tourism, which is experiencing tremendous growth and development, in turn requiring an adequate legal framework. Finally, the civil liberties sources are outlined, above all the Maritime Code (hereinafter: MC), and the most recent amendments to the Code from 2019 (hereinafter: AMC2019), as these amendments gave the first regulation of the berth contract as a named contract, for the purpose of laying the formal legal foundation for further analysis in this dissertation.

The third chapter provides an outline of the administrative and legal provisions that form the framework regulating the position of marinas and the services they provide, with a further analysis of the administrative and legal regulation of the relations they enter into. An analysis is given of the new legal regulations that entered into effect during the preparation of this dissertation through the Tourism Services Provision Act (hereinafter: TSPA), which largely regulates the terminology and content of issues concerning nautical tourism activities. In this analysis, consideration is also given to those ports that are not formally marinas, but which are also permitted to provide nautical berth services under specific conditions.

The fourth chapter examines the issues concerning the civil liabilities position of nautical tourism ports (marinas). This chapter provides an overview of the formal legal regulation in terms of the legislation, and also of the fundamental contractual relations that marinas enter into essentially and unconditionally as part of the berth contract. In its legal nature, this now named contract overlaps on a number of points with other named contracts, such as the lease contract, order contract, deposit contract, etc. An analysis is given of other types of contractual relations that appear as part of the fundamental activities, as other services provided by the marine as a nautical tourism port. In this section, an in-depth analysis is given to the specific manner of contracting this relationship, through the form of accepting the general terms contract of the marina, which is one of the characteristics ensuing from the position of the marina towards its berth users. A comparative analysis is performed of the contractual solutions and solutions in the general terms contracts in relation to nautical tourism ports in the

Republic of Croatia following adoption of the AMC2019, and an analysis of the supplementary bylaws of marinas that influence their civil liabilities position, such as the Ordinance on harbour order. This fourth chapter lays the foundation for further analysis performed in the fifth chapter that pertains to the issues of the civil liabilities of nautical tourism ports.

The fifth chapter, together with the fourth, represents the analytical section of the dissertation, with an in-depth examination of all the relevant issues concerning the civil liabilities aspects, with special attention given to the liability of marinas, and other participants with whom they enter into contractual and non-contractual relations. The application of the berth contract, in accordance with the AMC2019, pertains to the provision of berth services for boats and yachts. A special significance of this service is that it is performed with respect to movable property of significant value. Accordingly, it is necessary to state that the services from the berth contract can be provided both through long-term and short-term relations, depending on whether it is an annual berth or transit berth. In such objective circumstances, special importance in considering the civil liabilities from the berth contract for this activity is placed on the fact that Croatia is among the leading EU Member States in terms of nautical berths, and the leading country in the world in terms of the number of charter vessels. In this chapter, consideration is given to the various forms of contractual and non-contractual liabilities of nautical tourism, and the issues of liability insurance. Aspects of liabilities ensuing from general terms contracts are considered in depth, as these represent an unavoidable and specific form of contracting for the provision of berth services. Further, an analysis is given of the distinctiveness of different types of contractual relations that nautical tourism ports conclude. Finally, an analysis of the court practice is given pertaining to the issues of marina liability, outlining the wide diversity and lack of alignment in the legal interpretations and final solutions in this important segment of maritime law.

In the sixth chapter, an analysis is provided of foreign solutions in the form of regulations and contractual organisation. From this analysis, it is evident that in foreign countries, this area of maritime law objectively could not be approached in a more advanced manner, as the activity of berth provision for nautical vessels in comparative legal structures has only been applied in the relatively short time space of several decades. In that sense, it can be observed that the Croatian legal organisation in this area of maritime law does not lag behind foreign systems. Indeed, Croatia has developed original solutions for certain issues, which is

logical considering the impact of tourism activities, particularly nautical tourism, on the Croatian economy.

Finally, the last chapter provides conclusions in relation to the set hypothesis following the regulation of berth contracts through AMC2019, and provides recommendations for new solutions in the future application of these contracts as the fundamental contract governing the civil liability status of nautical tourism ports.

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. OPĆENITO O LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA.....	6
2.1. Definicija i razvrstaj.....	6
2.2. Povijesni razvoj i pravni izvori.....	10
3. UPRAVNOPRAVNI POLOŽAJ LUKE NAUTIČKOG TURIZMA.....	14
3.1. Vrste i namjene luka prema propisima Republike Hrvatske.....	15
3.2. Uređenje statusa luka nautičkog turizma u okviru pomorskog dobra.....	16
3.3. Uređenje statusa luka nautičkog turizma u okviru koncesije.....	19
3.4. Luke otvorene za javni promet i sportske luke u odnosu na luke nautičkog turizma...24	
4. GRAĐANSKOPRAVNI POLOŽAJ LUKE NAUTIČKOG TURIZMA.....	27
4.1. Općenito o obveznopravnom položaju luka nautičkog turizma.....	28
4.1.1. Bitne pravne značajke osnovnih i dopunskih djelatnosti luka nautičkog turizma u pogledu kojih one ulaze u obveznopravne odnose.....	32
4.1.1.1. „Korisnik veza“ kao ugovorna strana.....	34
4.1.1.2. Značenje pojma „uporaba veza“.....	37
4.1.2. Pravni odnos luka nautičkog turizma i trećih osoba	38
4.2. Opći uvjeti ugovora kod luka nautičkog turizma i drugi akti	39
4.2.1. Općenito – opći uvjeti ugovora.....	41
4.2.2. Važnost i razlozi za primjenu općih uvjeta ugovora kod ugovora o vezu.....	43
4.2.3. Opći uvjeti ugovora luka nautičkog turizma s aspekta ZOO-a	44
4.2.3.1. Ograničenja i isključenja odgovornosti prema ZOO-u.....	47
4.2.3.2. Primjena isključenja umjesto ograničenja odgovornosti kod luka nautičkog turizma.....	48
4.2.3.3. Odgovornost za štetu od opasne stvari ili djelatnosti kod luka nautičkog turizma.....	52
4.2.3.4. Nepoštene i nišetne odredbe općih uvjeta ugovora.....	54
4.2.3.5. Podredna primjena osnovnih načela i odredbi o nominatnim ugovorima iz ZOO-a.....	57
4.2.4. Opći uvjeti ugovora luka nautičkog turizma s aspekta ZPDML-a i ZPUT-a.....	58

4.2.5. Opći uvjeti ugovora luka nautičkog turizma s aspekta PZ-a.....	62
4.2.6. Opći uvjeti ugovora luka nautičkog turizma s aspekta ZZP-a.....	69
4.2.7. Učinci izmjene općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma.....	72
4.2.8. Poredbena analiza općih uvjeta ugovora i ugovora o vezu luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj.....	75
4.2.9. Upravnopravni akti koje donosi koncesionar luke nautičkog turizma po javnoj ovlasti	104
4.2.10. Cjenik.....	109
4.3. Ugovor o vezu – temeljni obveznopravni odnos luke nautičkog turizma	112
4.3.1. Pravna priroda ugovora o vezu.....	117
4.3.2. Vrste ugovora o vezu.....	123
4.3.2.1. Zajedničke značajke za sve vrste ugovora o vezu.....	127
4.3.3. Ugovor o morskom vezu.....	130
4.3.4. Ugovor o suhom vezu.....	132
4.3.5. Specifična obilježja ugovora o vezu.....	136
4.3.6. Zajednička obilježja i razlike između ugovora o vezu i ugovora o ostavi.....	140
4.3.7. Zajednička obilježja i razlike ugovora o vezu i ugovora o nalogu.....	145
4.3.8. Ugovor o vezu kao tzv. tipski ugovor.....	146
4.3.9. Drugi ugovorni odnosi luke nautičkog turizma i korisnika veza.....	153
4.4. Zakonsko i ugovorno uređenje nadzora plovila kod ugovora o vezu.....	154
5. POSEBNO O GRAĐANSKOPRAVNOJ ODGOVORNOSTI LUKA NAUTIČKOG TURIZMA.....	157
5.1. Ugovorna odgovornost luke nautičkog turizma.....	158
5.1.1. Uređenje odgovornosti u ugovorima o vezu.....	158
5.1.2. Posebno o uređenju odgovornosti u općim uvjetima ugovora o vezu.....	162
5.1.2.1. Prijava odlaska i dolaska plovila u marinu u kontekstu nadzora marine nad plovilom.....	163
5.1.2.2. Predaja ključeva plovila marini i pravo zadržanja.....	165
5.1.2.3. Pitanje vremenskih uvjeta kao uzroka štete.....	169
5.1.3. Odgovornost luke nautičkog turizma u drugim uobičajenim ugovornim odnosima.....	171
5.1.4. Pitanje utvrđenja odgovornosti između luke nautičkog turizma i korisnika veza	175

5.1.4.1. Odgovornost luke nautičkog turizma s aspekta objektivne odgovornosti.....	177
5.1.5. Pitanje odgovornosti zapovjednika broda u odnosu na odgovornost luke nautičkog turizma.....	179
5.1.6. Ugovorna odgovornost luke nautičkog turizma s aspekta potencijalne ništetnosti odredbi općih uvjeta ugovora.....	180
5.1.6.1. Tumačenje općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma s aspekta čl. 320. ZOO-a.....	182
5.1.6.2. Kogentna odredba PZ-a u dijelu ugovora o vezu.....	183
5.1.6.3. Ništetnost ugovora o vezu s aspekta prava potrošača.....	184
5.1.6.4. Ugovorno isključenje odgovornosti za ispravnost veza.....	186
5.1.7. Utjecaj nautičkog iskustva odgovornih osoba luka nautičkog turizma i odgovornih osoba za upravljanje plovilima	191
5.1.8. Uzroci štetnih događaja u okviru djelatnosti luka nautičkog turizma.....	192
5.1.9. Mjerodavno pravo, stvarna i mjesna nadležnost.....	196
5.1.10. Zaključno – ugovorna odgovornost luke nautičkog turizma	201
5.2. Izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma.....	203
5.2.1. Obavljanje djelatnosti u lukama nautičkog turizma od strane trećih osoba.....	205
5.2.2. Temelj i vrste izvanugovorne odgovornosti.....	206
5.2.2.1. Načelo subjektivne odgovornosti.....	208
5.2.2.2. Načelo objektivne odgovornosti.....	210
5.2.3. Odgovornost luke nautičkog turizma za onečišćenje.....	210
5.2.4. Mjerodavno pravo, stvarna i mjesna nadležnost.....	216
5.2.4.1. Mjerodavno pravo	216
5.2.4.2. Stvarna nadležnost	218
5.2.4.3. Mjesna nadležnost	219
5.3. Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma u odnosu na ugovor o vezu.....	221
5.4. Analiza odluka hrvatskih sudova u sporovima o odgovornosti luka nautičkog turizma.....	228
6. POREDBENA ANALIZA	244
6.1. Italija.....	245
6.1.1. Opći uvjeti ugovora talijanskih marina.....	249
6.1.2. Pravilnici o redu u luci talijanskih marina	253

6.1.3. Ugovori o vezu talijanskih marina.....	258
6.2. Slovenija.....	261
6.3. Crna Gora.....	266
6.4. Specifičnosti i razlike između uređenja odabranih pravnih poredaka.....	273
7. ZAKLJUČAK.....	276
8. POPIS LITERATURE.....	286

POPIS KRATICA

Kratica	Značenje
ACI	Adriatic Croatia International Club
ESI	Europski strukturni i investicijski fondovi
EU	Europska unija
EZ	Europska zajednica
HNB	Hrvatska narodna banka
m ²	metar kvadratni
NN	Narodne novine
NN-MU	Narodne novine, Međunarodni ugovori
<i>op. cit.</i>	<i>opus citatum</i>
PZ	Pomorski zakonik
RH	Republika Hrvatska
VSRH	Vrhovni sud Republike Hrvatske
VTS	Visoki trgovački sud Republike Hrvatske
ZIDPZ2019	Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2019. godine
ZOK	Zakon o koncesijama
ZOO	Zakon o obveznim odnosima
ZOOP	Zakon o obveznim osiguranjima u prometu
ZPP	Zakon o parničnom postupku
ZPVDLP	Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima
ZPDML	Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama
ZPUT	Zakon o pružanju usluga u turizmu
ZV	Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima
ZZO	Zakon o zaštiti okoliša
ZZP	Zakon o zaštiti potrošača

1. UVOD

Luke nautičkog turizma kao nositelji razvoja nautičkog turizma na području Republike Hrvatske (dalje u tekstu: RH), ali i u inozemstvu, intenzivno su se razvijale u relativno kratkom periodu kroz posljednjih nekoliko desetaka godina.¹ Specifičnost našega geografskog položaja, osobito pogodnog za ovaj vid morskih luka i nautičke plovidbe, dodatno je uvjetovao njihov intenzivni razvoj. Tijekom tog razvoja mnogi aspekti tih luka i djelatnosti koje se u njima obavljaju tek su trebali poprimiti svoja stalna obilježja. Zbog toga, razumije se, nije bilo za očekivati istodobno i uređenje propisima pravnih odnosa koji se odnose na luke nautičkog turizma, a time ni usklađena ugovorna rješenja. Slijedom navedenoga, do donošenja ZIDPZ2019 ni teorijski ni praktično nije bilo moguće uskladiti stajališta u pogledu građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma. Stoga sadašnje formalnopravno uređenje u RH tek odnedavno usmjerava materiju građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma na način podoban za zauzimanje određenih pravnih shvaćanja, ali i primjerenih uređenja autonomnog prava. S jedne strane, pitanje građanskopravne odgovornosti općenito je uređeno odredbama Zakona o obveznim odnosima (dalje u tekstu: ZOO)² koji je *lex generalis* u odnosu na posebne odredbe kroz imenovani ugovor koje bi se mogle izravno primijeniti na građanskopravnu odgovornost luka nautičkog turizma, osobito u dijelu njezine osnovne djelatnosti – pružanja usluge veza. Kako je početkom 2019. godine donesen Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (dalje u tekstu: ZIDPZ2019)³, time je upravo Pomorski zakonik (dalje u tekstu: PZ)⁴, koji je *lex specialis*, uredio građanskopravnu materiju temeljnih odnosa koji nastaju u okviru luka nautičkog turizma, tj. odnosa koji proizlaze iz ugovora o vezu. Ovdje se odmah napominje da će se u radu ovisno o smislu i svrsi povremeno koristiti dva naziva za ovaj isti ugovor, i to skraćeni naziv – „ugovor o vezu“, ali i novi zakonski naziv tog ugovora – „ugovor o nautičkom vezu“. Napominje se da postojeće upravnoopravno uređenje ove materije, o kojem će biti riječi kasnije, ima u cijelome navedenom periodu

¹ Više o nautičkom turizmu vidi u Kovačić, M.; Luković, T., *Prostorne značajke planiranja i izgradnje luka nautičkog turizma*, Geoadria, vol. 12, br. 2, 2007., str. 131–147; Luković, T.; Bilić, M., *Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja*, Naše more, vol. 54, br. 3-4, 2007., str. 114–122; Luković, T. et al., *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015; Jugović, A.; Zubak, A.; Kovačić, M., *Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije*, Pomorski zbornik, vol. 47-48, 2013, str. 61–72; Favro, S.; Kovačić, M., *Nautički turizam i luke nautičkog turizma: prostorna obilježja hrvatskog Jadrana i izbor lokacije luke nautičkog turizma*, Ogranak Matice Hrvatske, Split, 2010.

² NN, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22 i 155/23.

³ NN, br. 17/19.

⁴ NN, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19.

razrađena rješenja u odnosu na luke nautičkog turizma, ali ona ne utječu na građanskopravni aspekt položaja luka nautičkog turizma. Međutim, iako postoji kompleksan sustav propisa koje treba primjenjivati u vezi s lukama nautičkog turizma, dispozitivna priroda uređenja odnosa iz temeljne djelatnosti luka nautičkog turizma (pružanje usluge veza) nema jednako dugu tradiciju kao druge djelatnosti koje se pružaju u drugim lukama (prekrcaj tereta ili ukrcaj/iskrcaj putnika), a moguće je da će to i nadalje uvjetovati određene dvojbe u primjeni. Bez temeljne regulacije ugovora o vezu kao nominatnog ugovora, dosad je bila primjetna ne samo neujednačena sudska praksa, već i objektivno otežana mogućnost tumačenja ugovornih odnosa zbog nepostojanja zakonskog uređenja ugovora o vezu. U tom pogledu, uređenja koja je za luke u širem smislu imao PZ do novele iz 2019. godine nisu bila dostatna za primjenu na odnose u koje stupaju luke nautičkog turizma, a uređenja srodnih imenovanih ugovora iz ZOO-a nisu mogla usmjeriti na jedinstvena pravna shvaćanja u odnosu na ovaj ugovor. Time su i ugovorne strane tih ugovora i sudovi u primjeni bili oslonjeni na različita tumačenja srodnih pravnih ugovornih odnosa iz ZOO-a, npr. kroz ugovor o ostavi, ugovor o nalogu, ugovor o najmu, ugovor o skladištenju itd., a što prema prirodi stvari nije moglo osigurati makar načelno ujednačena stajališta.

Radi lakšeg razumijevanja niže navedene hipoteze ovog rada najprije se pojašnjava da su luke nautičkog turizma sada marine, no ranije su osim marina prema upravnompravnoj formalnoj podjeli to bila i sidrišta, odlagališta plovnih objekata i suhe marine. Konkretno, nova upravnompravna podjela luka nautičkog turizma u okviru ZPUT-a⁵ marine uređuje kao jedinu vrstu luka nautičkog turizma, dok preostale navedene vrste uređuje kao druge objekte za pružanje usluge veza i smještaja plovnih objekata. Takav pristup smatramo ujedno boljim rješenjem te je u skladu s time, nakon jedanaest godina, krajem 2019. godine donesen novi Pravilnik o kategorizaciji luka nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluge veza i smještaja plovnih objekata (dalje u tekstu: Pravilnik o kategorizaciji 2019.)^{6,7} U okviru ovog rada, a pri analizi odgovornosti luka nautičkog turizma, usmjerenje je isključivo na građanskopravni aspekt, dok se ne analizira i kaznenopravni aspekt odgovornosti. Neovisno

⁵ NN, br. 130/2017, 25/2019, 98/2019 i 42/2020.

⁶ NN, br. 120/19. Stupanjem na snagu ovog Pravilnika prestaje važiti Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, NN, br. 72/08 (dalje u tekstu: Pravilnik o kategorizaciji 2008.). Prije njega je na snazi bio Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01 i 106/04), koji je prestao važiti donošenjem novog Pravilnika iz 2008. godine, a bio je donesen na temelju Zakona o turističkoj djelatnosti (NN, br. 8/96, 19/96 i 76/98).

⁷ Čl. 86. ZPUT-a, NN, br. 130/2017, 25/2019, 98/2019, 42/2020 i 70/2021.

o tome što se ne analizira kaznenopravni aspekt, analizirat će se djelomično upravnoopravni aspekt u opsegu koji je nužan zbog utjecaja koji ima na građanskopravni aspekt. Također, u ovom se radu analizira pravni status luka nautičkog turizma kroz različite oblike ugovornih odnosa u koje luke nautičkog turizma stupaju. Razlike kod ugovornih odnosa iznose se prema većem broju kriterija počevši od razlika u pogledu vrste usluga, vrste subjekata, vrste veza te mnogih drugih različitih značajki. Također se analizira i odgovornost luka nautičkog turizma koja iz tih ugovora proizlazi, ali ujedno i njihova izvanugovorna odgovornost. Pri tome ugovornu odgovornost određuje pravni položaj sada nominatnog ugovora o vezu, koji se u pogledu forme i sadržaja u pravilu dopunjuje kroz opće uvjete ugovora kao njegova sastavnog dijela. Upravo u dijelu općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma pojavljuje se posebna potreba za njihovim ujednačavanjem, a sve kako bi se doprinijelo razjašnjenju spornih pitanja i pravnoj sigurnosti.⁸ S druge strane, izvanugovornu odgovornost luka nautičkog turizma određuje više čimbenika, koji se nužno povezuju s položajem luke nautičkog turizma i njezinom osnovnom djelatnosti – pružanjem usluge veza. Slijedom navedenoga, ocjena građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma zahtijeva složenu primjenu više različitih propisa koji svaki za sebe samo u pojedinim segmentima uređuju ovo područje. Ujedno, u sudskoj je praksi do ZIDPZ2019 dolazilo do različitih tumačenja pitanja odgovornosti luka nautičkog turizma od strane sudova i od strane samih luka nautičkog turizma, koja su ponekad i u potpunosti suprotna. Stoga nije bila upitna potreba standardizacije općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma, koji bi trebali biti precizni, dovoljno razrađeni i dobro strukturirani u pogledu pitanja prava i obveza stranaka, ugovorne odgovornosti i isključenja ugovorne odgovornosti. Budući da su marine već upućene na potrebu standardizacije uvjeta ugovora o vezu u okvirima ZIDPZ2019, sada se otvara pitanje daljnje standardizacije uvjeta osiguratelja iz osiguranja od odgovornosti u odnosu na djelatnost marina.⁹

⁸ Radi navedenoga, u Jadranskom zavodu Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti provodio se znanstvenoistraživački projekt Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR), UIP 2013-11-3061, voditelj dr. sc. A. V. Padovan, koji je financirala Hrvatska zaklada za znanost u razdoblju od 1. ožujka 2016. do 28. veljače 2019. godine. Projekt je bio usmjeren na istraživanje i ispitivanje pravnog režima koji se odnosi na osnivanje, upravljanje i djelatnost luka nautičkog turizma u Hrvatskoj, s posebnim osvrtom na odgovornost marina, osigurateljne aranžmane, standarde sigurnosti i sigurnosne zaštite te zaštitu morskog okoliša. Autor ovog rada bio je vanjski suradnik na ovom projektu.

⁹ Skorupan Wolff, V., *Standardizacija općih uvjeta poslovanja koncesionara marina kao korak naprijed*, 22. međunarodna znanstvena konferencija o ekonomskom i društvenom razvoju – Pravni izazovi modernog svijeta, izlaganje s Okruglog stola: „Aktualni pravni izazovi održivog razvoja jadranskih luka nautičkog turizma“, Split, 2017. Prijedlog standardizacije općih uvjeta i samog ugovora o vezu ovime je na jasan način već tada predstavljen

S obzirom na složeni normativni sustav uređenja građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma u RH, bila je razvidna potreba u ovom radu razmotriti sva relevantna pitanja usmjerena na temu građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma, uz poredbeni i analitički prikaz na temelju prikupljenih podataka. Prije donošenja ZIDPZ2019 postojeći pravni okvir građanskopravnog uređenja položaja luka nautičkog turizma bio je nedostatan. Ovakav stav osobito se zasnivao na potrebi primjene općih pravila obveznog prava te analognoj primjeni srodnih nominatnih ugovora, a bez dostatnog uređenja ovog pitanja kroz PZ, te nije postojao sustavan i cjelovit formalnopravni okvir uređenja pitanja odgovornosti luke nautičkog turizma. Tako primjerice temeljni građanskopravni odnos iz djelatnosti luka nautičkog turizma, ugovor o vezu, nije bio uređen kao nominatni ugovor. Navedeno je imalo za posljedicu različite pristupe kod uređenja autonomnog prava, a time nužno i različita pravna shvaćanja u razumijevanju toga ugovornog odnosa. U navedenim okolnostima bilo je vrlo otežano postići usklađenost pravnih shvaćanja o tom pitanju, što je utjecalo na novi formalnopravni okvir kroz ZIDPZ2019.

Hipoteza ovog rada je da osiguratelji trebaju izmijeniti i uskladiti uvjete osiguranja odgovornosti iz djelatnosti za luke nautičkog turizma, s obzirom na ZIDPZ2019 kojim je ugovor o vezu sada uređen kao nominatni ugovor. Pri tome se pošlo od pretpostavke da je riječ o djelatnosti koja nužno uzrokuje iznimno visok rizik građanskopravne odgovornosti svake pojedine luke nautičkog turizma zbog dvije kumulativne okolnosti. Prvo, vrlo velikog broja korisnika veza kao mogućih oštećenika, te drugo, vrlo visoke vrijednosti samih stvari (plovila) zbog kojih se sklapa ugovor o vezu, a što u konačnici uzrokuje potrebu osiguranja odgovornosti iz djelatnosti. Zbog navedenog smatramo ovu hipotezu relevantnom nakon ZIDPZ2019, kada je postavljeno formalno uređenje ugovora o vezu.

Za pripremu i provedbu ovog istraživanja analizirani su i oni zakonski i podzakonski propisi koji se neizravno odnose na ovu materiju s obzirom na to da luke nautičkog turizma nužno moraju obuhvatiti specifičnosti i drugih pravnih instituta. Na primjer, stupanje u odnose i s pravnim osobama (trgovcima), ali i s fizičkim osobama koje ne obavljaju registriranu

marinama, te je kasnije predloženo i rješenje kroz modele tih ugovora i općih uvjeta ugovora, opisano u radu Skorupan Wolff V.; Padovan, A. V., *Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed*, u: Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine: konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., na koji se poziva niže u tekstu ovog rada (vidi *infra* 4.1.1.).

djelatnost (potrošačima), čije obavljanje djelatnosti na području pomorskog dobra u mnogim značajkama uvjetuje širi osvrt i u pogledu primjene propisa i kod regulacije autonomnog prava. Također, daje se prikaz i osvrt na različite pristupe u domaćoj sudskoj praksi u pogledu pitanja vezanih uz građanskopravnu odgovornost luka nautičkog turizma kako bi se utvrdilo trenutno stanje u praktičnoj primjeni ovog instituta. Provedeno istraživanje usmjereno je na definiranje pravnog položaja luke nautičkog turizma u pogledu materijalne odgovornosti korištenjem metoda analize i sinteze, kao i metode klasifikacije te induktivne i deduktivne metode.¹⁰ Pravni sustavi stranih zemalja na koje se osvrt daje na kraju rada odabrani su jer je riječ o susjednim zemljama s kontinentalnom pravnom tradicijom, ali i geografskim položajem i klimatskim uvjetima koji mogu ukazati na poredbene modalitete rješenja.

Za potrebe ovog rada uvodno su se primijenile povijesna i kronološka metoda kako bi se dao pregled razvoja luka nautičkog turizma i uloga koju luke nautičkog turizma imaju u RH, kao i prikaz njihova upravnopravnog položaja u RH. Primjenom ovih metoda utvrdile su se pravne osnove na kojima se pristupilo uređenju pozitivnog zakonodavstva. Uz analizirane pravne propise pribavili su se i opći uvjeti ugovora i drugi akti luka nautičkog turizma kako bi se proučili osnovni instituti u kontekstu pozitivnog zakonodavstva i pravne doktrine. U pogledu dokumentacije pribavljene od luka nautičkog turizma primijenila se metoda analize kako pravne prirode tih dokumenata tako i posebnih instituta koji se spominju i pravnih propisa koji ih uređuju. Također, osim korištenja dostupne znanstvene i stručne literature o pravnom statusu luka nautičkog turizma, održani su i konzultacijski sastanci s odgovornim osobama luka nautičkog turizma kako bi se i neposredno upoznala praktična strana problematike utvrđenja građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma s kojom se ove osobe svakodnevno susreću. S obzirom na nedostatak sveobuhvatnog pregleda postojeće situacije, induktivnom metodom pokušalo se kroz pojedinačne konkretne slučajeve doći do uvida u opće stanje

¹⁰ Do sada je ova materija detaljnije proučavana u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR) pod vodstvom doc. dr. sc. Adriane Vincence Padovan, što je između ostalog znatno uvjetovalo i uređenje ugovora o vezu kao zakonom uređenog ugovora, preporukom uređenja općih uvjeta ugovora za marine, te drugim učešćem u razvoju pravne znanosti i daljnjoj potpori razvoju luka nautičkog turizma. Prije navedenog projekta nisu provedeni drugi znanstvenoistraživački projekti koji bi uz suradnju većeg broja znanstvenika obuhvatili predmetnu materiju. Projekt DELICROMAR omogućio je prijedloge modela standardiziranih uvjeta ugovora o vezu i ugovora o osiguranju odgovornosti marina kao i prijedloge izmjena i dopuna PZ-a, uz ostala srodna pitanja ove materije. Tijekom samog projekta provedena je i ključna izmjena i dopuna PZ-a upravo slijedom smjernica i zaključaka ovog projekta u odnosu na uređenje ugovora o vezu, a nakon dovršenog projekta provedena je i značajna izmjena Pravilnika o kategorizaciji 2019. u skladu s prijedlozima i stavovima tog projekta.

uređenja građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma. Upotrebom metode generalizacije pokušala su se utvrditi rješenja koja bi mogla biti primjenjiva na pitanje građanskopravne odgovornosti luke nautičkog turizma kada je riječ o izvanugovornoj odgovornosti. Analizom sudske prakse i pravnih akata koje donose luke nautičkog turizma, kao i ugovornih odnosa u koje stupaju, pokušalo se uočiti na koji se način u praksi rješavaju situacije koje nisu izrijekom predviđene zakonom, a koje se tiču građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma.

Prilikom donošenja zaključaka o ugovornim odnosima u koje luke nautičkog turizma stupaju, pa shodno njima i o građanskopravnoj odgovornosti koja za njih nastaje kao posljedica tih odnosa, koristile su se metode indukcije i dedukcije kako bi se utvrdila pravna priroda ugovornih odnosa, ali i tumačenje primjene ugovorenih odredbi, posebice odredbi općih uvjeta ugovora o vezu. U istraživanje je bilo potrebno uključiti i analizu propisa u drugim pravnim sustavima mediteranskih zemalja, pa se stoga u svrhu prikaza pravnog statusa luka nautičkog turizma i njihove građanskopravne odgovornosti koristila poredbena metoda kojom se utvrđuju zajedničke značajke i različitosti analiziranih pravnih sustava. Tako su se analizirala rješenja usvojena u talijanskom pravu, kao pravu mediteranske zemlje s dugom pomorskom tradicijom, te se osvrnulo i na rješenja drugih susjednih pomorskih zemalja, Slovenije i Crne Gore. Navedeno pitanje je znanstveno svrhovito s obzirom na to da se radi o tematici koja s jedne strane donedavno nije bila s građanskopravnog aspekta zakonski ili podzakonski dostatno regulirana, a s druge strane objektivni pokazatelji ekonomskih odnosa, što dalje nužno uvjetuje i povećano značenje mogućih pravnih posljedica, ukazuju na važnost znanstvene analize ove teme. Objektivni pokazatelji ekonomskih odnosa u nautičkoj industriji ukazuju na važnost znanstvene analize ove teme kroz statističke podatke u pogledu ukupnih prihoda u gospodarstvu RH od ove industrije kao i njihova kontinuiranog porasta kroz godine, a to upućuje i na nužnu ulogu luka nautičkog turizma u ovom povećanju prihoda, što će se prikazati kasnije u tekstu (vidi *infra*, 2.2.).

2. OPĆENITO O LUKAMA NAUTIČKOG TURIZMA

2.1. Definicija i razvrstaj

PZ, kao temeljni zakonski propis s područja pomorskog prava, ne poznaje pojam „luka nautičkog turizma“^{11,12}, ali je značajna novina u ovom području uvođenje nominatnog uređenja „ugovora o nautičkom vezu“, gdje se nedvosmisleno upućuje na luke nautičkog turizma.¹³ Stoga se radi boljeg razumijevanja i definiranja upravno-pravnog pojma luke nautičkog turizma treba koristiti sljedećim propisima koji navedene pojmove poznaju: Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (dalje u tekstu: ZPDML)¹⁴, ZPUT-om, Uredbom o razvrstavanju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene¹⁵ i Pravilnikom o kategorizaciji 2019. Odredbama Pravilnika o kategorizaciji 2019. luke nautičkog turizma u RH razvrstavaju se u vrstu – marina¹⁶, dok su se ranije temeljem prethodno važećeg Pravilnika o kategorizaciji 2008. druge vrste luka nautičkog turizma razvrstavale još dodatno u odlagalište plovnih objekata¹⁷, suhe marine¹⁸ i nautičko sidrište. Sada se ove druge vrste luka nautičkog turizma uređuju kao drugi objekti za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata, a kojima je sada važećim Pravilnikom o kategorizaciji 2019. dodano i nautičko privezište. Uz to, raniji naziv sidrište sada je uređen kao nautičko sidrište. Marina je sada temeljem Pravilnika o kategorizaciji 2019. jedina vrsta luke nautičkog turizma uređena kao dio posebno izgrađenog i uređenog morskog ili vodenog prostora i obale za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima i ostalih usluga za potrebe turista.¹⁹ U marini se pružaju usluge pića, napitaka i prehrane u skladu

¹¹ Prema nekim autorima, moglo bi se smatrati da su pojmovi nautika u restriktivnom značenju i navigacija umnogome podudarnog značenja, s time da se navigacija definira kao znanost i vještina u vođenju broda. Russo, M., *Zašto se izrazima plovidba i navigacija ne bismo smjeli koristiti kao istoznačnicama?*, Naše more, vol. 57, br. 3-4, 2010., str. 194.

¹² Čl. 2. st. 1. Pravilnika o razvrstavanju daje definiciju luke nautičkog turizma: „Luka nautičkog turizma u smislu ovog Pravilnika je poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.).“ Stupanjem na snagu novog ZPDML2023 kroz taj je Zakon također dana definicija luke nautičkog turizma.

¹³ PZ u odredbi čl. 5. t. 45. daje definiciju luke. Pitanja u vezi s lukama koja nisu uređena PZ-om, uređena su posebnim zakonom, i to ZPDML-om. Pravni status i način upravljanja lukama unutarnjih voda te druga pitanja koja se odnose na luke unutarnjih voda propisuje Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN, br. 144/21), pri čemu je odredbom čl. 1. st. 5. tog Zakona propisana supsidijarna primjena odredbi PZ-a.

¹⁴ NN 83/2023. Stupanjem na snagu ovog Zakona iz 2023. godine prestao je važiti raniji ZPDML, NN, br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16 i 98/19.

¹⁵ NN, br. 110/04 i 82/07.

¹⁶ U skladu s čl. 7. Pravilnika o kategorizaciji 2019., marina je dio posebno izgrađenog i uređenog morskog ili vodenog prostora i obale za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima i ostalih usluga za potrebe turista.

¹⁷ U skladu s čl. 10. Pravilnika o kategorizaciji 2019., odlagalište plovnih objekata je dio ograđenog i uređenog kopna za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga, transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U odlagalištu plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu.

¹⁸ U skladu s čl. 11. Pravilnika o kategorizaciji 2019., suha marina je dio ograđenog i uređenog kopna za pružanje usluga smještaja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U suhoj marini mogu se pružati usluge pića, napitaka i prehrane.

¹⁹ Čl. 7. Pravilnika o kategorizaciji 2019.

s Pravilnikom o kategorizaciji 2019.²⁰ Pravilnikom o kategorizaciji 2019. određena je i daljnja kategorizacija marina u kategorije dva, tri, četiri ili pet sidara, dok se drugi objekti za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata ne kategoriziraju.²¹ Prema utvrđenju Studije razvoja nautičkog turizma iz 2006. godine koju je izradio Hrvatski hidrografski institut²², s aspekta sigurnosti plovidbe marina pruža najvišu razinu sigurnosti boravka plovila na vezu, kako tijekom ljeta kada su učestala uplovljavanja i isplovljavanja, tako i tijekom zime, odnosno u vrijeme kada najveći dio plovila nema stalnu posadu. Valja primijetiti da marine građene na području koje nije prirodno zaštićeno od djelovanja mora mogu imati dijelove u kojima je sigurnost priveza upitna u određenim okolnostima. Ovo se odnosi ponajprije na marine u kojima je utjecaj valova umanjen izgradnjom lukobrana i gdje u slučaju potpune zauzetosti marine te u slučaju većeg nevremena plovila privezana u neposrednoj blizini ulaza mogu biti izložena znatnim kretanjima na valovima i odnosnim posljedicama.^{23,24}

O značenju i pojmu same marine bilo je riječi u domaćoj pravnoj literaturi²⁵ s obzirom na to da je marina osnovni i najpoznatiji oblik luke nautičkog turizma, a sada po novom ZPUT-u i jedini oblik u odnosu na ostale oblike luka nautičkog turizma koje nude samo uslugu veza bez dodatnih popratnih usluga koje korisnici veza u tim marinama mogu koristiti. Radi boljeg razumijevanja niže se daje grafički prikaz (grafički prikaz 1) podjele luka nautičkog turizma

²⁰ „Sam termin 'marina' je talijanskog porijekla i označava malu luku za primitak rekreacijskih plovila. Spominje se u službenoj literaturi još u 1928. godini i prema američkom 'Nacionalnom savezu proizvođača motora i brodova' definirana je kao mjesto gdje nautičari mogu na adekvatan način privezati svoja plovila, držati ih, servisirati ih, opskrbljivati ih gorivom i drugim potrepštinama za brod, imati topli tuš, jesti na obali i biti u blizini trgovačke, komunikacijske i prometne infrastrukture.“ Klarić, S.; Afrić Rakitovac, K.; Trošt Lesić, K., *Corporate Social Responsibility Of Croatian Marinas*, Ekonomska misao i praksa, vol. 24., br. 1, 2015., str. 84.

²¹ Kategorizacija marina sa sidrima uvedena je Pravilnikom o kategorizaciji 2008. godine, dok je do tada bio na snazi Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01 i 106/04) prema kojem su se marine klasificirale po kategorijama I do III.

²² Studija razvoja nautičkog turizma iz 2006. godine, Hrvatski hidrografski institut, str. 84. <http://www.hhi.hr/uploads/materials/SRNTH.pdf>. (21. kolovoza 2019.). Ova je studija bila izvor za izradu Strategije razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019., koju su 2008. godine izradili Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo turizma, https://mint.gov.hr/UserDocsImages//arhiva//081224-61_01.pdf (21. kolovoza 2019.).

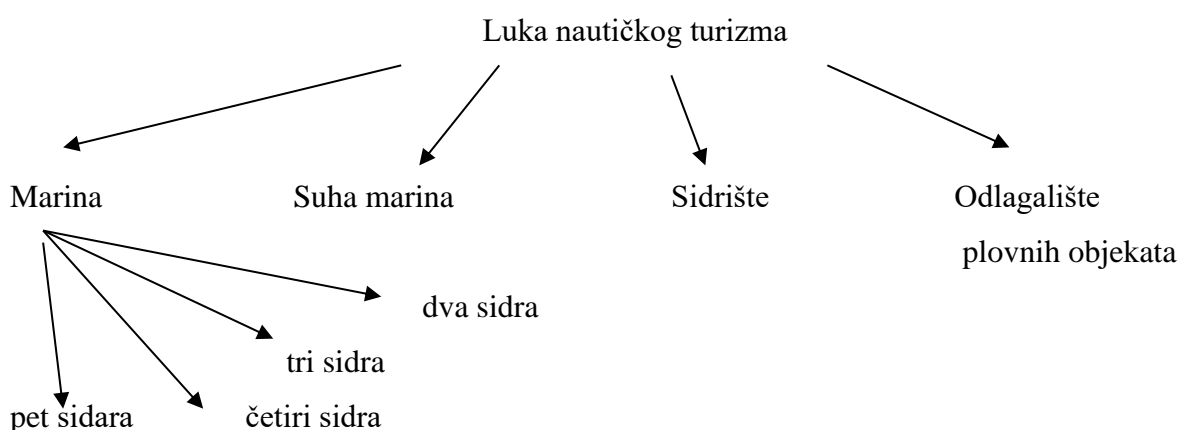
²³ Studija razvoja nautičkog turizma iz 2006. godine, Hrvatski hidrografski institut, str. 84. <http://www.hhi.hr/uploads/materials/SRNTH.pdf>. (21. kolovoza 2019.).

²⁴ „Odlika velike većine luka nautičkog turizma u Hrvatskoj jest kvalitetna gradnja, izvrsna lokacija i sigurnost veza. One su najčešće smještene u primorskim gradovima i u najljepšim uvalama. Osim ADRIATIC CROATIA INTERNATIONAL CLUB d. d. (skraćena tvrtka i dalje u tekstu: ACI d.d.), postoje i brojne samostalne marine dane u koncesiju hotelskim i privatnim poduzećima.“ Zelenika, R.; Vidučić, V., *Model razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj do godine 2015.*, Ekonomski pregled, vol. 58, br. 9-10, 2007., str. 529.

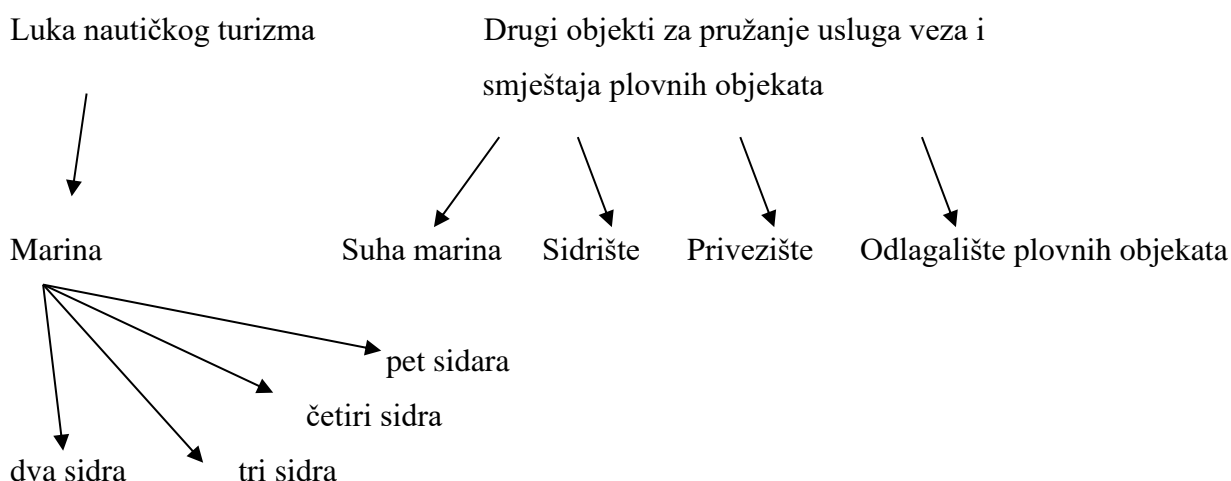
²⁵ Primjerice Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?*, u: Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), *Zbornik radova 2. međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, Intranslaw 2017.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, str. 313–351.

na temelju ranijeg Pravilnika o kategorizaciji 2008. na vrste, i to na: marinu, suhu marinu, sidrište i odlagalište plovnih objekata, te daljnji prikaz na temelju Pravilnika o kategorizaciji 2019. (grafički prikaz 2) kojim je razvrstaj luka nautičkog turizma uređen u skladu sa ZPUT-om.

Grafički prikaz 1.
 RANIJA PODJELA LUKA NAUTIČKOG TURIZMA



Grafički prikaz 2.
 VAŽEĆA PODJELA PO PRAVILNIKU O KATEGORIZACIJI 2019.



De lege lata uređenje u pogledu razvrstaja luka nautičkog turizma u okviru Pravilnika o kategorizaciji 2019. sada je razumljivo i u skladu s već spomenutim *de lege lata* uređenjem

ZPUT-a, gdje se marine odjeljuju od preostalih ranijih luka nautičkog turizma u jedinu vrstu luka nautičkog turizma, a preostale dosadašnje vrste luka nautičkog turizma postaju drugi objekti za pružanje usluge veza i smještaja plovnih objekata. Njima je ujedno dodano i nautičko privezište koje je već bilo normirano kao jedna od vrsta luka nautičkog turizma.²⁶ Stupanjem na snagu ZPDML2023 dane su definicije luke nautičkog turizma te nautičkog sidrišta i servisnog privezišta.²⁷

2.2. Povijesni razvoj i pravni izvori

Prva izgrađena marina na prostoru tadašnje Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije bila je Marina Punat (1964. godine).²⁸ Tada je na snazi bio Zakon o iskorištavanju luka i pristaništa²⁹ iz 1961. godine. „Izgradnja marina počela je na sjevernom dijelu Istre i nastavila se prema jugu.“³⁰ „Do 1980. g. Hrvatska je, uključujući i sjevernojadranske luke, imala neznatnu nautičku ponudu koja nije bila dovoljna ni u kvalitativnom ni u kvantitativnom pogledu, iako je to bilo vrijeme kada je turizam, iz godine u godinu, bilježio izuzetno uspješne poslovne rezultate.“³¹ Za daljnji razvoj nautičkog turizma značajnu je ulogu imalo osnivanje današnjeg društva ACI d.d., koje je dalo poseban doprinos razvoju infrastrukture luka nautičkog turizma s obzirom na to da je u svojim počecima obuhvaćalo čak 16 marina na području hrvatske obale.^{32,33} Nakon Domovinskog rata, u proteklih 20-ak godina, privatni

²⁶ Čl. 6. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (NN, br. 72/08).

²⁷ Čl. 145. i čl. 147. ZPDML2023.

²⁸ Hlača, V.; Nakić, J., *Pravni status marina u Republici Hrvatskoj*, Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske, vol. 1, br. 1, 2010., str. 176.

²⁹ Službeni list FNRJ, br. 24/61, Službeni list SFRJ, br. 10/65, 23/67 i 2/68, NN, br. 52/71 i 52/73.

³⁰ Dundović, Č.; Kovačić, M., *Komparativna analiza organizacijskih modela sjevernojadranskih nautičkih luka*, Pomorski zbornik, vol. 42, br. 1, 2004., str. 211.

³¹ *Ibid.*, str. 210.

³² „U razvoju pomorskog prava na hrvatskoj obali od statutarne epohe dalje najznačajnije mjesto zauzima dubrovačko pravo i njegov statut, koji spada u najstarije statute na Mediteranu. U tom statutu cijela VII knjiga posvećena je pomorskom pravu, ali se pomorskopravne norme provlače i kroz ostalih šest knjiga statuta.“ Hlača, V., *Hrvatsko pomorsko pravo: izabrani radovi*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 9. Više o pomorskoj tradiciji u Dubrovačko-neretvanskoj županiji vidi u Stepanić, Ž.; Viočić-Koprivec, A.; Maslek, J., *Kolokvijalno pomorsko nazivlje na Dubrovačkom području*, Naše more, vol. 56, br. 5-6, 2009., str. 225–236.

³³ 1. srpnja 1983. godine osnovan je Adriatic Club Yugoslavia Brijuni (dalje u tekstu: ACY), kao poduzeće za nautički turizam (u osnivanju), koje je tada imalo skraćenu tvrtku – ACY. Krajem 1991. godine, u vrijeme osamostaljivanja RH, poduzeće prvi put mijenja ime u Adriatic Yacht Club Opatija. Skraćeno ime tvrtke ostalo je ACY, da bi kasnije, 24. lipnja 1994. godine, temeljem provedene pretvorbe bilo registrirano kao dioničko društvo i drugi put promijenilo ime, sada u ACI d.d. Opatija. Službene mrežne stranice ACI-ja, <http://www.aci-marinas.com/povijest/> (21. kolovoza 2019.).

sektor i investitori razvili su sustav komercijalnih privatnih marina koji uz ACI d.d. Hrvatska danas ima. Treba napomenuti da je taj razvoj bio otežan brojnim problemima nesređene državne administracije i lošim naslijeđenim gledanjem na privatno poduzetništvo, ali je ipak napredovao.³⁴ Tada nisu postojali strateški pravci razvoja nautičkog turizma te je prvi državni strateški dokument, „Strategija razvoja nautičkog turizma 2006. do 2016.“, donesen tek 2006. godine, ali je i tu izostala operativna provedba.³⁵ Svakako najvažniju daljnju promjenu u pogledu građanskopravnog uređenja statusa luka nautičkog turizma možemo utvrditi u 2019. godini, kada je izmijenjen i dopunjen PZ upravo u dijelu uređenja ugovora o nautičkom vezu. O razvoju luka nautičkog turizma kroz razvoj koncesije i pomorskog dobra bit će više riječi dalje u radu (vidi *infra*, 3.2. i 3.3.).

Kao temeljne građanskopravne izvore relevantne za temu ovog rada možemo navesti PZ, ZOO i Zakon o zaštiti potrošača³⁶ (dalje u tekstu: ZZP), te će se dalje kroz posebne točke rada obrađivati odredbe tih zakona relevantne za građanskopravnu odgovornost luke nautičkog turizma (vidi *infra* 4.2.3., 4.2.5., 4.2.6.). Pri tome je PZ, osobito od novele 2019. godine kojom je prvi put uređen ugovor o vezu, temeljni pomorskopravni izvor. Osim pravnih propisa u užem smislu, može se prethodno upozoriti na neke relevantne strategije i strateške planove koji utvrđuju temeljne ciljeve koji se posljedično ostvaruju donošenjem i implementacijom zakonskih i podzakonskih propisa. Tako se može navesti Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2016. – 2018. koji je usvojen 30. ožujka 2015. godine.³⁷ U širem smislu, to je Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine objavljena 2013. godine (NN, br. 55/2013). Nadalje, i Strategija razvoja nautičkog turizma RH za razdoblje 2009. – 2019. predstavlja polazište svih aktivnosti dugoročnog upravljanja održivim razvojem nautičkog turizma u svim elementima održivosti i na svim razinama donošenja razvojnih odluka u RH. Osim navedenog Strateškog plana i Strategije 2017. godine donesena je i Strategija prostornog razvoja RH³⁸ koja jednako tako definira da je more kao resurs iznimno

³⁴ Luković, T., *Nautički turizam Hrvatske – megajahte, da ili ne, kada i kako?*, Naše more, vol. 59, br. 5-6, 2012., str. 283.

³⁵ *Ibid.*, str. 284.

³⁶ NN, br. 19/22. (ranije je na snazi bio zakon objavljen u NN br. 41/14, 110/15 i 14/19). Više o ovom Zakonu kao izvoru prava bit će riječi u poglavlju 4.2.6. ovog rada.

³⁷ Objavljeno na službenim mrežnim stranicama Vlade RH; https://vlada.gov.hr/UserDocsImages//ZPPI/Strategije%20-%20OGP/promet//MPPI%202016-2018%20STRAT-PL%2031-3_15.pdf (21. kolovoza 2019.).

³⁸ NN, br. 106/17.

važno za RH kao pomorsku državu.³⁹ U kontekstu spomenute potrebe reorganizacije luka i načina upravljanja potrebno je uzeti u obzir i Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. koji je usvojila Europska komisija 12. prosinca 2014. godine, a sadrži razrađene mjere i aktivnosti potrebne za učinkovitu provedbu i korištenje ESI fondova⁴⁰. Okvirna direktiva o morskoj strategiji 2008/56/EZ usvojena je 11. prosinca 2007. godine te predstavlja jedan od najvažnijih pravnih izvora Europske unije o zaštiti i očuvanju morskog okoliša država članica. RH je implementirala Direktivu u nacionalno zakonodavstvo 2011. godine donošenjem Uredbe o uspostavi okvira za djelovanje RH u zaštiti morskog okoliša.^{41,42}

Upravnopravni propisi osim ZPUT-a i ZPDML-a jesu pravilnici i uredbe kojima se reguliraju uvjeti u postupanju luka nautičkog turizma.⁴³ Daljnji zakon koji se može primijeniti na poslovanje luke nautičkog turizma kao luke posebne namjene jest Zakon o nadzoru državne granice⁴⁴, a uz njega i Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra⁴⁵ koja osim kriterija i postupka utvrđivanja granice pomorskog dobra⁴⁶ propisuje kriterije i postupak utvrđivanja granice lučkog područja luka otvorenih za javni promet te luka posebne namjene. Za potrebe određivanja namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja donesen je poseban podzakonski akt, i to Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i

³⁹ U duhu ovoga je i Manifest Europske federacije destinacija nautičkog turizma, koji promovira važnost nautičkog turizma te daje određene ciljeve državama članicama. European Federation of nautical tourism destinations, European Manifest for Sustainable Nautical Tourism, Paris, Francuska, <https://www.station-nautique.com/images/upload/doc/02-04%20Manifeste%20ang+%20intro%20HD.pdf>. (21. kolovoza 2019.).

⁴⁰ Europski strukturni i investicijski fondovi.

⁴¹ NN, br. 136/11, 80/2013 i 112/2014.

⁴² U radu *Zajednička europska lučka politika – prošlost i recentne mjere u njezinom uspostavljanju* autorice Bulum, B., Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 46, br. 2, 2009., str. 337–358, prikazane su i komentirane neke od najznačajnijih odluka Suda EZ-a i Europske komisije u svezi sa slobodom pružanja usluga i tržišnim natjecanjem u europskim lukama, dan je prikaz dosad donesenih pravnih akata u kreiranju zajedničke europske lučke politike te razmatranje i ocjenjivanje najavljenih mjera.

⁴³ Primjerice, Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (NN, br. 110/04), kojom su propisani temeljni uvjeti koje mora ispuniti bilo koja luka, neovisno o kategorizaciji, kako bi se omogućilo sigurno uplovljavanje, privezivanje, sidrenje i boravak plovnih objekata, kao i zaštita mora od onečišćenja s brodova; Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (NN, br. 61/14 i 3/17) određuje kriterije za procjenu utjecaja zahvata na okoliš, način pojedinačnih ispitivanja i kriterije na temelju kojih se odlučuje o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš; Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih sportu i razonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH (NN, br. 97/2013 i 50/17) kojom se propisuju uvjeti dolaska i boravka stranih jahti i brodica namijenjenih razonodi, sportu ili rekreaciji u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH.

⁴⁴ NN, br. 83/13, 27/16, 114/22 i 151/22.

⁴⁵ NN, br. 8/04 i 82/05.

⁴⁶ Više o određivanju granice i evidencije pomorskog dobra vidi u Vojković, G., *Pomorsko dobro i koncesije*, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2003.

raspodjele prihoda⁴⁷, koji za potrebe tumačenja može biti relevantan i za luke posebne namjene. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora RH⁴⁸ (dalje u tekstu: Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda) izravno ne uređuje razvrstavanja luka, već predstavlja pravni akt kojim se propisuju uvjeti i način održavanja reda u lukama te postupci i mjere koji se moraju poduzeti kako na strani broda tako i na strani luke prilikom dolaska i odlaska broda te za vrijeme samog boravka broda u luci, ali je relevantan jer propisuje odgovarajuće obveze tijelu koje upravlja lukom. Za daljnje povećanje značenja i kvalitete nautičkog turizma i luka nautičkog turizma, a time i ostvarenih prihoda, aktivnosti treba usmjeriti na obogaćivanje sadržaja koji su posredno i neposredno vezani uz luke nautičkog turizma.⁴⁹ Pojednostavnjenje administrativnih procedura i usklađivanje zakonodavstva jedan je od ciljeva strategije razvoja hrvatskoga nautičkog turizma koji se treba postići kroz model kontrole složenih administrativnih procedura i primjerenosti zakonske regulative u nautičkom turizmu.

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku koji je 28. travnja 2023. godine objavio svoje Priopćenje u kojem je dao podatke o kapacitetima i poslovanju luka nautičkog turizma u 2022. godini vidljivo je da je broj plovila na stalnom vezu povećan za 9,3 % u odnosu na prethodnu, 2021. godinu, te je došlo i do porasta broja plovila u tranzitu u odnosu na prethodnu godinu. Također je vidljiv i porast prihoda luka nautičkog turizma za 14,4 % u odnosu na prihod ostvaren u 2021. godini, što je u skladu s trendom svih prethodnih godina.⁵⁰ Naime, ukupno ostvareni prihod luka nautičkog turizma u 2017. godini iznosio je 855 milijuna kuna, što znači da je u odnosu na 2016. ukupan prihod veći za 11,2 %. Kroz osam godina, od 2012. do 2020., ukupni prihod u RH porastao je za više od 100 milijuna kuna; naime, od 2012. godine, kada je iznosio više od 650 milijuna kuna, kontinuirano je rastao svake godine, da bi 2020. godine iznosio više od 812 milijuna kuna (što je jedina godina kada se bilježi pad ukupnih prihoda u odnosu na prethodnu godinu, a što je razumljivo s obzirom na pandemiju bolesti COVID-19 u

⁴⁷ NN, br. 94/07, 79/08, 114/12 i 47/13.

⁴⁸ NN, br. 90/05, 10/08, 155/08, 127/10, 80/12, 7/17 i 72/21.

⁴⁹ Institut za turizam objavljuje izvješće TOMAS Nautika o svome periodičkom istraživanju svakih pet godina, te je tako 2017. godine objavio svoje posljednje izvješće. U izvješću TOMAS Nautika 2017. – Stavovi i potrošnja nautičara u Hrvatskoj mogu se vidjeti stavovi o zadovoljstvu nautičara ponudom i time je najbolje iskazano stanje ponude nautičkog turizma u Hrvatskoj. Službene mrežne stranice Instituta za turizam, <http://www.iztg.hr/hr/institut/tomas-nautika/potvrda> (21. kolovoza 2019.).

⁵⁰ Državni zavod za statistiku, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2022., Zagreb, 2023., Priopćenje 4.3.4. od 28. travnja 2023. godine.

2020. godini).⁵¹ Stoga je iz analiziranih podataka vidljivo da u posljednjih desetak godina ne samo da su se povećali kapaciteti luka nautičkog turizma, i to kroz osnivanje novih luka nautičkog turizma kao i kroz povećanje kapaciteta postojećih luka nautičkog turizma, a posebice marina, već su i postojeće luke nautičkog turizma provele i još uvijek provode unutarnje restrukturiranje vezova zbog promjena u navikama nautičara kao i uslijed napretka tehnologije i sve većih potreba korisnika marine. Dakle, gledajući statističke podatke koje svake godine objavljuje Državni zavod za statistiku u pogledu kapaciteta i poslovanja luka nautičkog turizma, može se primijetiti kontinuirani rast kapaciteta i uspješnog poslovanja, pa se stoga Hrvatsku može svrstati među vodeće europske i svjetske nautičke destinacije s ostvarenim rastom gotovo svake godine.

3. UPRAVNOPRAVNI POLOŽAJ LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Radi boljeg razumijevanja pravnog statusa luka nautičkog turizma u, između ostalog i građanskopravnim, odnosima s drugim pravnim subjektima, pa time i razumijevanja njihovih prava i obveza, u ovom dijelu rada obradit će se upravnopravni položaj luka nautičkog turizma. Objasniti će se položaj luka nautičkog turizma u odnosu na ostale luke koje postoje u RH, kao i u odnosu na neke bitne pravne institute koji utječu na prava i obveze luka nautičkog turizma. Luke nautičkog turizma jedna su od vrsta luka posebne namjene, pa je stoga potrebno analizirati i njihov položaj u odnosu na ostale luke posebne namjene, s posebnim osvrtom na komunalne i sportske luke koje također obavljaju djelatnost davanja usluge nautičkog veza, što je glavna gospodarska djelatnost luka nautičkog turizma. Pomorsko dobro i koncesija svakako su pravni instituti koje treba spomenuti i pojasniti njihovu ulogu u odnosu na luke nautičkog turizma.

⁵¹ Državni zavod za statistiku, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2012., 2013., 2014., 2015., 2016., 2017., 2018., 2019., 2020. i 2021. godini. Priopćenja 4.3.4. od 14. ožujka 2013., 17. ožujka 2014., 25. ožujka 2015., 25. ožujka 2016., 24. ožujka 2017., 27. ožujka 2018., 29. ožujka 2019. godine, 15. svibnja 2020., 09. travnja 2021. godine i 29. travnja 2022. godine.

3.1. Vrste i namjene luka prema propisima Republike Hrvatske

U RH postoji više vrsta luka, pa se niže daje grafički prikaz podjele luka prema namjeni, odnosno djelatnostima koje se u njima obavljaju (grafički prikaz 3).⁵² U skladu s odredbama ZPDML-a, prema namjeni kojoj služe luke se dijele na luke otvorene za javni promet⁵³ i luke posebne namjene⁵⁴. Luke posebne namjene mogu biti vojne luke⁵⁵, luke nautičkog turizma, industrijske luke⁵⁶, brodogradilišne⁵⁷, sportske, ribarske i druge luke slične namjene⁵⁸. Čl. 9. Uredbe o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda i o mjerilima za njihovo razvrstavanje⁵⁹ također je uređena luka nautičkog turizma, ali ta vrsta luke nije predmet ovoga rada jer je riječ o lukama u unutarnjim vodama (rijeke, kanali, jezera), što je uređeno Zakonom o lukama unutarnjih voda.⁶⁰ Luke unutarnjih voda⁶¹, za razliku od morskih luka, regulirane su odredbama Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda⁶² koji u okviru novoga državnog ustroja RH između ostalog uređuje pravni status i način upravljanja lukama unutarnjih voda te druga pitanja koja se odnose na luke unutarnjih voda. Na pitanja koja nisu uređena ovim Zakonom na odgovarajući se način primjenjuje PZ.⁶³

⁵² Ova podjela se dalje u radu pod točkom 3. detaljnije obrazlaže, dok je prethodno pod točkom 2.1. ovog rada grafički prikazana daljnja podjela luka nautičkog turizma.

⁵³ Čl. 86. ZPDML-a.

⁵⁴ Čl. 136. i 141. ZPDML-a.

⁵⁵ Vidi Odluku o osnivanju luka posebne namjene – vojnih luka (NN, br. 89/04, 73/08 i 12/13).

⁵⁶ Uredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene industrijska luka kao luka posebne namjene koja služi posebnim potrebama i gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba posredno je redefinirana u: „industrijsku luku koja služi posebnoj potrebi i gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba, ali samo za terete namijenjene za potrebe proizvodnog procesa ovlaštenika koncesije.“ Bolanča, D. *et al.*, Pomorsko dobro, Inženjerski biro, Zagreb, 2005., str. 113.

⁵⁷ Više o pravnom režimu i postupanju prema svim brodovima na popravku u brodogradilnoj luci vidi Hlača, V., *Luka za posebne namjene u lukama otvorenim za međunarodni pomorski promet*, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 100, 1983, str. 115–122.

⁵⁸ Vidi čl. 3. ZPDML-a koji daje definiciju pojedinih termina korištenih u tom Zakonu, između ostalog i definiciju luka posebne namjene.

⁵⁹ NN, br. 102/2000.

⁶⁰ NN, br. 142/2008, 65/2002 i 109/07.

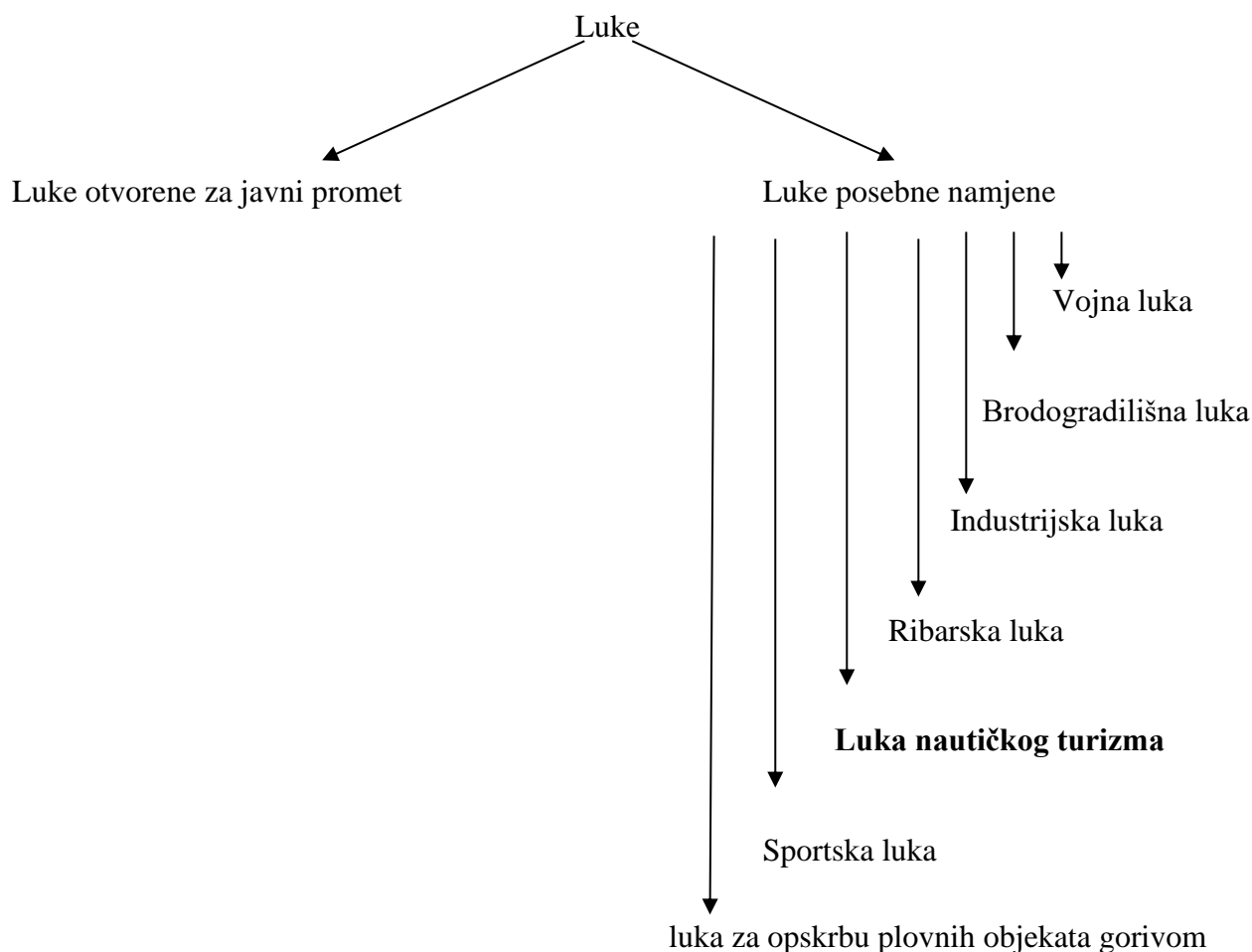
⁶¹ Više o pravnom statusu luka unutarnjih voda vidi u Bolanča, D., *Pravni status luka unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 33, br. 1, 2012., str. 273–290.

⁶² Čl. 1. st. 1.: „Ovim se Zakonom uređuje plovidba unutarnjim vodama Republike Hrvatske, sigurnost plovidbe unutarnjim vodama, pravni status, način upravljanja vodnim putovima i lukama unutarnjih voda, materijalno-pravni odnosi glede plovila, postupci upisa plovila, prijevoz i ugovaranje prijevoza, plovidbene nesreće, ustroj i rad lučkih kapetanija i nadzor te druga pitanja koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda.“

⁶³ Stupanjem na snagu Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda prestali su važiti Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (NN, br. 19/98, 151/03, 138/06) i Zakon o lukama unutarnjih voda (NN, br. 142/08, 65/02 i 109/07; u daljnjem tekstu – ZLUV '98).

Grafički prikaz 3.

PODJELA LUKA PREMA NAMJENI PREMA ZPDML2023



3.2. Uređenje statusa luke nautičkog turizma u okviru pomorskog dobra

Pravni položaj i status luka nautičkog turizma potrebno je razmotriti i s aspekta pravnog instituta pomorskog dobra⁶⁴, a pomorsko dobro utječe i na upravnopravni položaj luka nautičkog turizma.⁶⁵ Naime, luke nautičkog turizma kao luke posebne namjene obavljaju svoju djelatnost na području koje se fizički nužno nalazi na pomorskom dobru, odnosno koje u stvarnosti jest pomorsko dobro. Stoga za obavljanje svoje djelatnosti na pomorskom dobru luke

⁶⁴ Temeljna je pravna karakteristika pomorskog dobra kao općeg dobra da je ono *res communes omnium*, odnosno stvar koja pripada svim ljudima. U tom je smislu pomorsko dobro: a) neotuđivo, b) ne može biti objekt dosjelnosti, c) ne može biti u prometu (*res extra commercium*). Kundih, B., *Pomorsko dobro i granice pomorskog dobra*, Edicije Božičević, Zagreb, 2000., str. 7.

⁶⁵ Više o korištenju pomorskog dobra vidi Kesić, B., *Korištenje pomorskog dobra u gospodarskom razvoju pomorstva na Jadranu*, Zbornik radova Pomorsko dobro u fokusu znanosti i pragme, Rijeka, 2005., str. 123–135.

nautičkog turizma trebaju pribaviti određena odobrenja države,⁶⁶ odnosno trebaju dobiti koncesiju o kojoj će biti riječi dalje u tekstu pod točkom 3.3. Institut pomorskog dobra javlja se u zakonodavstvu još u vrijeme Austro-Ugarske,⁶⁷ te je od Austrijskog građanskog zakonika iz 1911. godine pa do današnjeg ZPDML-a donesen niz različitih pravnih propisa koji su gotovo identično uređivali načela na kojima se temeljio pravni režim pomorskog dobra, a to su načelo zabrane stjecanja prava vlasništva i načelo jedinstva zemljišta i zgrade.⁶⁸ Ustav Republike Hrvatske⁶⁹ određuje da su, između ostalog, „more, morska obala i otoci” dobra od interesa za RH, te se omogućuje da se zakonom odredi način na koji ovlaštenici prava na njima i vlasnici mogu iskorištavati i upotrebljavati ova dobra od interesa za RH.⁷⁰ Za pojedine vrste stvari koje su proglašene dobrima od interesa za RH zakonom se određuju posebna pravila iskorištavanja i uporabe, čime se uspostavlja posebno pravno uređenje tih stvari.⁷¹ Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima⁷² (dalje u tekstu: ZV) propisuje da u dobra od interesa za RH spadaju opća dobra i javna dobra. Opća dobra su stvari koje po svojim osobinama ne mogu biti u vlasti niti jedne fizičke ili pravne osobe pojedinačno, nego su na uporabi svih, kao što su atmosferski zrak, voda u rijekama, jezerima i moru te morska obala.⁷³ Stvari koje su po namjeni vrlo slične općim dobrima, ali za razliku od njih mogu biti objektom prava vlasništva, jesu javna dobra.⁷⁴

Počevši od 1914. godine pa sve do danas, prijeporan je pravni status objekata izgrađenih na pomorskom dobru, a posebice je ostalo prijeporno pretvaranje prava korištenja koje su na

⁶⁶ Više o zaštiti pomorskog dobra vidi u Hlača, V.; Nakić, J., *Zaštita pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 49, br. 164, 2010., str. 493–529.

⁶⁷ Bolanča, D., *Problem stvarnih prava na pomorskom dobru (bitne novine hrvatskog pomorskog zakonodavstva)*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 54, br. 169, 2015., str. 355. Riječ je o sljedećim propisima: Uredba sa zakonskom snagom o pomorskom javnom dobru, Službene novine Kraljevine Jugoslavije, br. 104 – XXXIII od 10. svibnja 1939. godine; Osnovni zakon o iskorištavanju luka i pristaništa, Službeni list FNRJ, br. 24/61, Službeni list SFRJ, br. 10/65, 23/67, 2/68 – pročišćeni tekst, Narodne novine SRH, br. 52/71. i 52/73; Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima, Narodne novine, br. 19/74, 24/74, 39/74, 39/75, 17/77 i 18/81; Pomorski zakonik iz 1994. godine, Narodne novine RH, br. 17/94, 74/94 i 43/96; Zakon o morskim lukama, Narodne novine RH, br. 108/95 i 6/96.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ NN, br. 56/1990, 135/1997, 113/2000, 28/2001, 76/2010 i 5/2014.

⁷⁰ Čl. 52. st. 1. i st. 2. Ustava RH.

⁷¹ Vidi Bačić, A., *Komentar Ustava Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta, Split, 2002., str. 149–150; Gavella, N., *Pravni režim nekretnina i njegova usklađenost s ustavnim poretkom i zahtjevima tržišnog gospodarstva*, Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, godišnjak 5, Zagreb, 1998., str. 54; Gavella, N.; Josipović, T.; Gliha, I.; Belaj, V.; Stipković, Z., *Stvarno pravo*, Informativ, Zagreb, 1998., str. 53–59.

⁷² NN, br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 114/2001, 79/2006, 141/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009, 90/2010, 143/2012, 152/2014 i 94/2017.

⁷³ Čl. 3. st. 2. ZV-a.

⁷⁴ Čl. 4. st. 1. ZV-a.

pomorskom dobru imali korisnici luka shodno odredbama ZPDML-a.⁷⁵ U vrijeme veće gradnje luka nautičkog turizma tijekom osamdesetih godina 20. stoljeća na snazi je bio Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima⁷⁶ prema kojem je pomorsko dobro bilo u režimu društvenog vlasništva u općoj upotrebi⁷⁷, pa u zemljišnim knjigama ovaj status pomorskog dobra nije bio vidljiv. Tri najšira prava na nekretninama u društvenom vlasništvu bila su pravo upravljanja, korištenja i raspolaganja.⁷⁸ Sva ova prava upisivala su se u zemljišne knjige, a većina ih je upisanih u zemljišnoj knjizi dočekala i pretvorbu. Odredbama Zakona o uknjižbi nekretnina u društvenom vlasništvu⁷⁹ bilo je propisano da se uknjižba državnog vlasništva – općenarodne imovine, a temeljem Uredbe o uknjiženju prava vlasništva na državnoj nepokretnoj imovini, smatra kao da je upisano društveno vlasništvo, a naznačavanje organa upravljanja kao naznačavanje nositelja prava korištenja.⁸⁰ U teoriji tog doba često se podrazumijevalo da je pravo upravljanja samo moderan izraz za stari institut prava vlasništva. Što se tiče prava korištenja, ono je bilo najšire stvarno imovinsko pravo koje je pripadalo radnoj organizaciji, ali i svakoj drugoj društveno-pravnoj osobi na stvarima u društvenom vlasništvu, a koje je sadržavalo ovlaštenje titulara da koristi stvar, ali da njome raspolaže, dakle, da stvari prenosi na druge subjekte, da ih opterećuje, ali i da ih drugima ustupa na korištenje uz naknadu (dakle, u zakup).⁸¹

U razdoblju od donošenja PZ-a iz 1994. pa do 2022. godine, prema mišljenju nekih autora⁸², nije teritorijalno u potpunosti određeno pomorsko dobro⁸³. Ne postoji ni potpuni katastar pomorskog dobra, kao pretpostavka za njegovu gospodarsku valorizaciju, a nema ni

⁷⁵ Više o vlasničkim ovlaštenjima na pomorskom dobru vidi u Jug Dujaković, M.; Božić Fredotović, K., *Granice vlasničkih ovlaštenja glede nekretnina izgrađenih na morskoj obali Republike Hrvatske*, Naše more, vol. 56, br. 3-4, 2009., str. 138–144.

⁷⁶ NN, br. 19/74, 24/74, 39/74, 39/75, 17/77 i 18/81.

⁷⁷ Stanković, G.; Tuhtan Grgić, I., *Posljedice uračunavanja vrijednosti ulaganja u objekte na pomorskom dobru u određenju iznosa temeljnog kapitala društva u postupku pretvorbe društvenog poduzeća u društvo kapitala*, u: Barbić, J; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma: konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 95.

⁷⁸ Hlača; Nakić, *op. cit.* u bilj. 66, str. 501; Detaljnije o korištenju i raspolaganju zgradama izgrađenim na pomorskom dobru vidi u Tuhtan, I., *Pravno razdvajanje zgrada i drugih građevina od pomorskog dobra*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 23, br. 1, 2002., str. 335–352.

⁷⁹ Službeni list SFRJ, br. 12/65.

⁸⁰ Hlača; Nakić, *op. cit.* u bilj. 66, str. 501–502.

⁸¹ *Ibid.*, str. 502.

⁸² Vojković, G., *Utvrdjivanje granice pomorskog dobra de lege lata i de lege ferenda*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 61, br. 176, 2022., str. 527.

⁸³ O promjenama PZ-a vidi više u Ćorić, D., *Što novo donosi Pomorski zakonik?*, Pomorski zbornik, vol. 42, br. 1, 2004., str. 15–31.

jedinstvene metodologije za određivanje naknade za korištenje pomorskog dobra.⁸⁴ ZV otvara mogućnost da se zgrada izgrađena na općem dobru na temelju koncesije izuzme iz posebnog stvarnopravnog režima. Pravna osnova za takvo izuzimanje jest koncesija. U tom slučaju načelo jedinstva zemljišta i zgrade i dalje će se primjenjivati, a koncesionar će zgradu moći gospodarski koristiti na temelju ugovora o koncesiji kao opće dobro.⁸⁵ Nejasni kriteriji određivanja granice pomorskog dobra, nepostojanje pravila o naknadnom stjecanju odnosno gubitku statusa pomorskog dobra, problem stečenih prava i nejasna pravila o rješavanju imovinskopravnih pitanja na pomorskom dobru samo su neki aspekti vezani uz problematiku kopnenog dijela pomorskog dobra. Neutvrđene granice pomorskog dobra vezuju na sebe i drugi problem, nemogućnost vođenja evidencije pomorskog dobra.⁸⁶ Stoga su pravni položaji subjekata koji su stjecali prava na područjima koja su danas luke nautičkog turizma toliko različiti da se čini nemogućim osmisliti univerzalno rješenje koje bi uvažilo sve specifičnosti stečenih prava, zaštitilo legitimna očekivanja i ostvarilo temeljno pravno načelo, tj. načelo pravednosti.⁸⁷ Ostaje za vidjeti kakvim će se u praksi pokazati novo uređenje ovog pitanja nakon stupanja na snagu ZPDML-a u srpnju 2023. godine, čijim odredbama se sada prvi put regulira pitanje utvrđenja granice pomorskog dobra i granice lučkog područja luke posebne namjene⁸⁸, kao i pitanje načina upisa pomorskog dobra u zemljišne knjige⁸⁹.

3.3. Uređenje statusa luke nautičkog turizma u okviru koncesije

Pomorsko dobro i njegovo korištenje u vlasti je države koja upravlja pomorskim dobrom. Pomorskim dobrom upravlja, održava ga i zaštićuje RH neposredno i/ili putem županija.⁹⁰ Ovlaštenje županije i županijskog ureda za pomorstvo naročito se ističe u postupku stjecanja koncesija, koji se provodi donošenjem odluke o koncesiji i zaključivanjem ugovora o

⁸⁴ Bolanča, D., *Pomorsko dobro u svjetlu novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, Pravo i porezi, vol. 13, br. 2, 2004., str. 40.

⁸⁵ Rak, L.; Rukavina, B.; Jelčić, O., *Uvođenje općeg stvarnopravnog režima na objektima lučke suprastrukture izgrađenim na temelju ugovora o koncesiji*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 54, br. 169, 2015., str. 400.

⁸⁶ Stanković; Tuhtan Grgić, *op. cit.* u bilj. 77, str. 101.

⁸⁷ *Ibid.*, str. 122.

⁸⁸ Čl. 20. – 28. ZPDML-a.

⁸⁹ Čl. 33. ZPDML-a.

⁹⁰ Čl. 56. PZ-a.

koncesiji na pomorskom dobru.⁹¹ Koncesije⁹² su osobito značajne za izvođenje onih projekata od javnog interesa kod kojih država ili lokalne vlasti žele mobilizirati privatni kapital te znanja i iskustva privatnih subjekata kako bi prevladali proračunska ograničenja. Posljednjih godina potreba za takvim projektima sve je veća zbog gospodarskih problema s kojima se suočavaju mnoge države članice EU-a. Prema podacima kojima raspolaže Europska komisija, koncesije predstavljaju značajan udio u gospodarskoj aktivnosti EU-a.⁹³ Trenutni zakonodavni okvir je vrlo demotivirajući za ulaganja u postojeće luke nautičkog turizma od strane koncesionara luka nautičkog turizma. Umjesto da potiče i motivira koncesionare na ulaganje i investicije za vrijeme trajanja koncesije, trenutna legislativa ih potiče da maksimalno iskoriste trenutno stanje bez novih ulaganja.⁹⁴ Razlog tomu je što je većina morskih luka u vlasništvu države, tj. javnog sektora, a u posljednje vrijeme zbog povećanja značenja morskih luka u transportu robe dolazi do sve veće potrebe za ulaganjima u infrastrukturu tih luka, ali i općenito do ulaganja u rad svih tih luka. Ova ulaganja predstavljaju dodatni trošak za javni sektor, pa stoga taj javni sektor želi u ove investicije uključiti i privatni sektor te to provodi kroz ugovore o koncesiji. Naime, ugovorima o koncesiji osigurava se provođenje infrastrukturnih projekata od javnog interesa, ali kroz privatni kapital, što za posljedicu može imati i privatizaciju luka i liberalizaciju pružanja lučkih usluga. Učinke ulaganja u pomorsko dobro kroz sklopljeni ugovor o koncesiji na pomorskom dobru u RH obradile su *Tuhtan Grgić* i *Bulum*, te su dale i svoj osvrt na razloge zbog kojih je prema trenutnom stanju za koncesionare demotivirajuće ulagati u infrastrukturu na pomorskom dobru, pri čemu se napominje da je ovaj rad napravljen prije negoli je 2023. godine na snagu stupio ZPDML2023 kojim su drugačije definirana pravila oko produženja koncesije i naknade za izvršena ulaganja. Konkretno, odredba čl. 62. ZPDML2023 sada uređuje pitanje međusobnih odnosa po prestanku koncesije u dijelu odštete za izvršena ulaganja i to tako da postojeći koncesionar može zatražiti davatelja koncesije da obveže novog koncesionara na povrat neamortizirane građevinske vrijednosti objekta u skladu s nalazom ovlaštenoga sudskog vještaka.

⁹¹ Hlača, V., *Hrvatsko pomorsko pravo: izabrani radovi*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 237.

⁹² Detaljnije o postupku davanja koncesije lukama nautičkog turizma vidi u Tuhtan Grgić, I., *Postupak dodjele koncesije za luku nautičkog turizma u hrvatskom pravu*, u: Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine: konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 2019., str. 51–90.

⁹³ Bulum, B.; Batur, T.; Oršulić, I., *Financiranje morskih luka u svjetlu donošenja nove Direktive Europske unije o dodjeljivanju ugovora o koncesiji*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 51, br. 166, 2012., str. 157.

⁹⁴ Tuhtan Grgić, I., *The Legal Regime of Nautical Tourism Ports in Croatia*, u: Zunarelli, S.; Musi, M. (eds.), *Current issues in Maritime and Transport Law*, Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 291.

Tako *Tuhtan Grgić* i *Bulum* pojašnjavaju u kojim će slučajevima koncesionar koji je svoja sredstva uložio u pomorsko dobro preko mjere predviđene odlukom i ugovorom o koncesiji i time mu povećao vrijednost ipak imati pravo na naknadu za izvršena ulaganja. U tom smislu one smatraju da je koncesionaru koji ne uspije s produljenjem ugovora, bilo primjenom čl. 22. ZPDML-a („ranijeg“ ZPDML-a koji je bio na snazi do ZPDML2023) bilo primjenom odredbi Zakona o koncesijama⁹⁵ (dalje ZOK), a izvrši neplanirana ulaganja u pomorsko dobro, postojanje prava na naknadu za ulaganje vrlo upitno. U tom će slučaju postojanje eventualnog prava na naknadu ovisiti o prirodi ulaganja koja je učinio.⁹⁶ S druge strane, koncesionar koji je investirao u luku nautičkog turizma radi udovoljavanja zakonskim propisima (radi zadovoljavanja tehničkih, ekoloških, sigurnosnih ili nekih drugih standarda) koji su doneseni nakon odluke o koncesiji i ugovora o koncesiji, imao bi osnovu za postavljanje zahtjeva za povrat stečenoga bez osnove, odnosno za isplatu nadoknade vrijednosti stečenoga bez osnove.⁹⁷

Pitanje koncesije načelno je regulirano kroz ZOK, koji kao opći akt uređuje postupke davanja koncesija, ugovor o koncesiji, prestanak koncesije, pravnu zaštitu u postupcima davanja koncesije, politiku koncesija te druga pitanja u vezi s koncesijama (čl. 1. st. 1.). Jedina definicija koncesija prava EU-a nalazi se u direktivama 2004/17/EZ o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga⁹⁸ i 2004/18/EZ o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama⁹⁹ kojima je uređen sustav javne nabave u EU-u.¹⁰⁰ Vezano za materiju koncesija luka nautičkog turizma, mjerodavan je ZPDML, u skladu s kojim je koncesija na pomorskom dobru određena kao „vremenski ograničeno pravo gospodarskog korištenja pomorskog dobra, sa ili bez prava na gradnju, a koje se stječe ugovorom o koncesiji“.¹⁰¹ *Koncesija (za gospodarsko korištenje*

⁹⁵ NN, br. 69/17 i 107/20.

⁹⁶ Tuhtan Grgić, I.; Bulum, B., *Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 327.

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ Direktiva 2004/17/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga, (Službeni list Europske Unije 134/1).

⁹⁹ Direktiva Europskog Parlamenta i Vijeća 2004/18/EZ od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama (Službeni list Europske Unije 134, str.114.)

¹⁰⁰ Bulum; Batur; Oršulić, *op. cit.* u bilj. 93, str. 158.

¹⁰¹ Čl. 48.st. 2. ZPDML-a.

općeg ili javnog dobra) je ugovorom uređen pravni odnos čiji je predmet korištenje općeg ili drugog dobra za koje je zakonom određeno da je dobro od interesa za RH.¹⁰² Dakle, ZOK bi se mogao tumačiti kao *lex generalis* općenito za pitanje koncesija, dok bi ZPDML bio *lex specialis* za pomorsko dobro i prava uporabe i korištenja pomorskog dobra u lukama koja se stječu na temelju odluke i ugovora o koncesiji.¹⁰³ Budući da se na pomorskom dobru ne može stjecati ni pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi, potreba za institutom koncesije bila je nužna u odnosu na prava i stvarnopravna ovlaštenja koja ovlaštenici koncesije imaju na dijelovima pomorskog dobra.¹⁰⁴ U Hrvatskoj pravnoj znanosti i praksi prevladava mišljenje da zgrade i ostale građevine sagrađene na pomorskom dobru ne mogu biti pravno odvojene od pomorskog dobra, te da stoga vlasnička prava ne mogu biti na njima stečena čak ni za vrijeme trajanja koncesije.¹⁰⁵ Izgradnjom luke koncesionar, osim prava na gospodarsko korištenje luke prema odluci i ugovoru o koncesiji, ne stječe nikakva prava ni na luci ni na objektima koje je izgradio. Naime, odredbom čl. 5. ZPDML-a izrijekom je propisano da se zgrade i druge građevine izgrađene na pomorskom dobru smatraju pripadnošću pomorskog dobra, pa na njima nije moguće stjecanje prava vlasništva i drugih stvarnih prava ni za vrijeme trajanja koncesije. Kao otvoreno pitanje ostaje pravo na naknadu za ulaganja učinjena na pomorskom dobru od strane koncesionara u vidu izgradnje i održavanja luka nautičkog turizma, a sve s obzirom na to da koncesionar ne stječe vlasništvo nad tim ulaganjima. Pri odgovoru na to pitanje ostaje nejasno, kako iz prakse tako i iz pravne doktrine, koji zakon treba primjenjivati, tj. treba li ZPDML supsidijarno nadopunjavati odredbama ZOK-a ili obratno. Prema *Tuhtan Grgić i Bulum* naknada koncesionaru za izgradnju luke i investicije predviđena je studijom gospodarske opravdanosti i sastoji se u pravu na pružanje usluga u izgrađenoj luci nautičkog turizma. Međutim, u odnosu na izvanredne investicije koje bi se poduzimale tijekom trajanja koncesije, odnosno one investicije koje nisu bile predviđene studijom gospodarske opravdanosti, odlukom i ugovorom o koncesiji postojeći zakonodavni okvir ne daje (sigurnu) osnovu za naknadu koncesionaru.¹⁰⁶

¹⁰² Čl. 1. st. 2. ZOK-a.

¹⁰³ Više o koncesijama na pomorskom dobru vidi Borković, I., *Koncesija i izvlaštenje na pomorskom dobru i zaštita prava*, u: Hlača, V. (ur.), *Pomorsko dobro, društveni aspekti upotrebe i korištenja*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996., str. 15–34.

¹⁰⁴ Hlača, *op. cit.* u bilj. 91, str. 259.

¹⁰⁵ Tuhtan Grgić, *op. cit.* u bilj. 94, str. 278.

¹⁰⁶ Tuhtan Grgić, *op. cit.* u bilj. 94, str. 332.

Postupak dodjele koncesija detaljnije je uređen Uredbom o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru.¹⁰⁷ Tom se Uredbom propisuje postupak davanja koncesije na pomorskom dobru¹⁰⁸ u svrhu gospodarskog korištenja i posebne upotrebe, postupak davanja koncesije u lukama otvorenim za javni promet, kriteriji za određivanje visine koncesijske naknade,¹⁰⁹ kao i kriteriji za ocjenu ponuda.¹¹⁰ U ZPDML-u nema ni posebnih odredbi o vrstama lučkih djelatnosti koje se mogu obavljati u lukama posebne namjene. U pogledu koncesija ZPDML određuje samo tko daje koncesije i tko ih dobiva, s tim da određenje tko je davatelj koncesije ovisi o značenju luke i dužini trajanja koncesije.¹¹¹ Prema *Ljubetić*, davanje usluge veza kao osnovna djelatnost luka nautičkog turizma ne bi se moglo prenijeti na treću osobu putem potkoncesije, jer bi onda faktično na jednom koncesijskom području postojala dva ili više koncesionara.¹¹² Međutim, obavljanje sporednih djelatnosti moglo bi se povjeriti trećim osobama, pri čemu se luci nautičkog turizma kao ovlašteniku koncesije putem potkoncesije ili u slučaju sporedne djelatnosti treba dati prethodna suglasnost davatelja koncesije.¹¹³ Ovdje se ne navodi da obavljanje djelatnosti mora biti povjereno pod istim uvjetima pod kojima je dana koncesija, nego samo da korištenje pomorskog dobra ne smije biti protivno uvjetima koncesije. Naknada za povjeravanje obavljanja sporednih djelatnosti nije definirana ni posredno ni neposredno, iz čega proizlazi da ju je davatelj koncesije slobodan samostalno određivati, svakako u duhu dobrog gospodarstvenika, odnosno s ciljem ostvarivanja prihoda.¹¹⁴ Koncesije se upisuju u upisnike koncesija koji su javne knjige te se vode u elektroničkom obliku.¹¹⁵ Sadržaj upisnika koncesija na pomorskom dobru, način vođenja, uvida i brisanja iz upisnika te druga pitanja od značenja za upis propisana su Pravilnikom o upisniku koncesija na pomorskom dobru¹¹⁶ koji je donesen na temelju ZPDML-a.¹¹⁷ Na pomorskom dobru za upis lučkih koncesija u upisnik nadležna je lučka uprava, te se

¹⁰⁷ NN, br. 23/04, 101/04, 39/06, 63/08, 125/2010, 102/2011, 83/2012 i 10/2017.

¹⁰⁸ Više o koncesijama na pomorskom dobru vidi: Grubišić, L., *Naknade za koncesije na pomorskom dobru*, Porezni vjesnik, br. 1, 2016.

¹⁰⁹ Vidi Naredbu o načinu uplaćivanja naknada za koncesije na pomorskom dobru (NN, br. 68/04).

¹¹⁰ Čl. 1. Uredbe o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru.

¹¹¹ Na određivanje roka za davanje koncesije za luke posebne namjene odgovarajuće se primjenjuju odredbe čl. 52. ZPDML-a.

¹¹² Ljubetić, S., *Obavljanje glavnih i sporednih djelatnosti koncesionara na pomorskom dobru te posebnosti u lukama nautičkog turizma*, Pravo u gospodarstvu, vol. 56., br. 6., 2017., str. 1194.

¹¹³ Čl. 60. i 61. ZPDML-a.

¹¹⁴ Ljubetić, *op. cit.* u bilj. 112, str. 1181.

¹¹⁵ Čl. 73. ZPDML-a.

¹¹⁶ NN, br. 176/04. Ovaj Pravilnik je na snazi do stupanja na snagu novog pravilnika u skladu s odredbom čl. 231. st. 5. ZPDML-a.

¹¹⁷ Više o Pravilniku Bolanča, D., *Pomorsko dobro i koncesije*, Zbornik radova sa savjetovanja Pomorsko dobro, Zagreb, 2005., str. 146–148.

navedene koncesije upisuju u Registar koncesija¹¹⁸ koji vodi Ministarstvo financija u skladu s Pravilnikom o Registru koncesija¹¹⁹. Kriteriji i postupak utvrđivanja granice lučkog područja luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene propisani su Uredbom o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.¹²⁰ Sve koncesije ugovorene u RH upisuju se u jedinstveni Registar koncesija¹²¹ koji vodi Ministarstvo financija¹²², a sve poslove operativnog vođenja Registra obavlja Fina.^{123,124}

Za svrhu ovoga rada potrebno je naznačiti da pitanje statusa koncesije kod luke nautičkog turizma, tj. marine može imati utjecaj i na građanskopravni status marina kao pružatelja usluge veza i to uređenjem čl. 674.lj. PZ-a kojim se uređuje posebna odgovornost marine za slučaj da nema valjanu dozvolu za obavljanje djelatnosti, među ostalim i u skladu s propisima o pomorskom dobru i morskim lukama (vidi *infra* 4.2.5.).

3.4. Luke otvorene za javni promet i sportske luke u odnosu na luke nautičkog turizma

Osim luka nautičkog turizma, uslugu veza pružaju i luke otvorene za javni promet, te se pod ovom točkom rad osvrće i na izmjene u ZPUT-u koji je stupio na snagu 1. siječnja 2018. godine, dok je kasnije isti ZPUT izmijenjen¹²⁵, ali ovdje relevantne odredbe nisu mijenjane. Za napomenuti je da su područje reguliranja ZPUT-a upravnopravni kriteriji koje trebaju ispunjavati gospodarski subjekti koji se bave turizmom, a ne namjena luka. Namjena luka i

¹¹⁸ Prema podacima iz Registra koncesija, na dan 15. ožujka 2017. godine u RH je bila izdana ukupno 1351 koncesija na pomorskom dobru, s time da su ovdje uračunate i one koncesije koje su istekle. Nadalje, ukupan broj koncesija pomorskog dobra u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja je 19, dok je ukupan broj koncesija pomorskog dobra u svrhu gospodarskog korištenja luke 61. Još je manji broj koncesija pomorskog dobra u svrhu izgradnje i gospodarskog korištenja luke posebne namjene – 18, dok je broj koncesija za uporabu i korištenje luke posebne namjene 13, a broj koncesija za luku posebne namjene županijskog značaja samo 3. Mrežna stranica <http://servisi.fina.hr/regkonc/trazi.do> (15. ožujka 2017.).

¹¹⁹ NN, br. 1/18. Ovaj je Pravilnik donesen na temelju čl. 79. Zakona o koncesijama, NN, br. 69/17. Stupanjem na snagu ovog Pravilnika prestao je važiti Pravilnik o registru koncesija iz 2013. godine (NN, br. 26/13).

¹²⁰ NN, br. 8/04 i 82/05.

¹²¹ U skladu s čl. 3. st. 1. t. 6. Zakona o koncesijama, Registar koncesija je jedinstvena elektronička evidencija ugovora o koncesijama danim na području Republike Hrvatske.

¹²² Čl. 57. st. 1. ZOK-a.

¹²³ Pravilnik o ustroju i vođenju registra koncesija (NN, br. 9/09) prestao je važiti stupanjem na snagu Pravilnika o registru koncesija (NN, br. 26/13) koji je trenutno na snazi, a koji je donesen na temelju članka 57. st. 12. Zakona o koncesijama.

¹²⁴ Više o statusu i položaju luka nautičkog turizma kao i pitanjima koja se pojavljuju s obzirom na uređenje iz PZ-a i ZPDML-a vidi u Tuhtan Grgić, *op. cit.* u bilj. 94, str. 273–297.

¹²⁵ NN, br. 25/19.

njihova djelatnost regulirana je ZPDML-om i podzakonskim aktima¹²⁶. Luke otvorene za javni promet također se bave komercijalnim pružanjem usluge nautičkog veza, što nije uvjetovano posljednjim uređenjem ZPUT-a koji regulira pitanje turističkih usluga u nautičkom turizmu i daje definiciju samoga nautičkog turizma¹²⁷ tako da je između ostalog proširen opseg u kojem se može odvijati nautički turizam, te je osim luka nautičkog turizma zakonom sada predviđeno da se može odvijati još i na „...nautičkom dijelu luka otvorenih za javni promet...“. Također, nautički turizam proširen je i na krstarenje kao i na putnike, a ne samo na nautičare, kako je bilo previđeno po zakonu koji je prethodno bio na snazi. Osim toga, izrijeком je definirana usluga veza kao turistička usluga u nautičkom turizmu, što prethodno važećim zakonom nije bilo definirano.¹²⁸ Ovo zakonsko rješenje svakako je dobra podloga za rješenje u ZIDPZ2019, gdje se uredila uporaba veza kroz nominatni obveznopravni ugovorni odnos.

Važno je naglasiti da se mnoge dopune ZPUT-a odnose upravo na turističke usluge iz opsega djelatnosti luka nautičkog turizma. Također, sada se kroz ZPUT uređuju i pitanja ishoda minimalnih uvjeta za sve pružatelje usluge veza, neovisno o tome je li riječ o lukama nautičkog turizma ili lukama otvorenim za javni promet.¹²⁹ Posljednja novina iz sada važećeg ZPUT-a odnosi se na uspostavu predviđenog Središnjeg registra gdje će se nadalje upisivati marine i drugi objekti za pružanje usluge veza.¹³⁰ U analizi ZPUT-a treba napomenuti da je to jedini zakon koji od ranije koristi pojam „nautičar“, što je u smislu ovog rada važan pojam s obzirom na to da je načelno riječ o drugoj ugovornoj strani ugovora o vezi, te upućuje na korisnika veza, osobito imajući u vidu da je sada taj ugovorni odnos izrijeком uređen u PZ-u kao „ugovor o nautičkom vezi“. Gore analizirane novine iz ZPUT-a upućuju na to da će se djelatnost usluge veza za brodice i jahte svakako odnositi i na luke otvorene za javni promet, što podrazumijeva i gospodarsku djelatnost¹³¹.

ZPDML razvrstava luke na luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene.¹³² Nadalje, luke posebne namjene razvrstavaju se, među ostalim, prema djelatnostima na luke

¹²⁶ Njihov položaj detaljnije je uređen Pravilnikom o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda (NN, br. 94/07).

¹²⁷ Čl. 84. ZPUT-a.

¹²⁸ Čl. 85. st. 1. t. 1. ZPUT-a.

¹²⁹ Čl. 87. i 88. ZPUT-a.

¹³⁰ Čl. 120. u vezi s čl. 86. st. 2. i 7. ZPUT-a.

¹³¹ U skladu s čl. 85. ZPUT-a.

¹³² Čl. 82. ZPDML-a.

nautičkog turizma¹³³ te zasebno sportske luke¹³⁴, iz čega se moralo zaključiti da sportske luke nisu luke nautičkog turizma. Sportske luke¹³⁵ imaju sportsko-rekreacijsku nekomercijalnu namjenu luke, pa one mogu služiti za sve vrste rekreacijskih plovila (jedrilice, motorne jahte i brodice, brodice za sportsko ribarenje itd.).¹³⁶ Bitno je da se one koriste u osobne svrhe, a ne komercijalno i da su njihovi vlasnici članovi kluba koji je koncesionar u luci.¹³⁷ Neki od autora, neovisno o zakonskoj podjeli, dodatno u kategoriju luka posebne namjene ubrajaju i luke koje obavljaju djelatnost jednaku kao i luke nautičkog turizma, kao što su: ribarske,¹³⁸ klupske (sportske), hotelske luke i lučice, brojne uvale i privezišta koja nemaju izgrađene temeljne infrastrukturne objekte.¹³⁹ Neki pak drugi autori, osim zakonske podjele, luke nautičkog turizma razlikuju i s obzirom na korisnike: sportske (sportska društva), komunalne luke (za lokalno stanovništvo), komercijalne luke (turisti, strani i domaći).¹⁴⁰

U analizi luka otvorenih za javni promet u odnosu na luke nautičkog turizma nužno je upozoriti i na odredbu ZPDML-a koja uređuje „nautički dio luke“ i „komunalni dio luke“.¹⁴¹ Već sam formalni pojam „nautički“ otvara nezaobilaznu dvojbu: zbog čega ZPDML lukama otvorenim za javni promet uređuje nautički dio luke, a prethodno razdjeljuje takve luke od luka nautičkog turizma? Ovakvo rješenje ZPDML-a, u kojem se koristi pojam „nautički dio luke“

¹³³ Čl. 136. ZPDML-a.

¹³⁴ Čl. 140. ZPDML-a.

¹³⁵ Sportske luke nastale su najčešće od tradicionalnih ribarskih lučica, pa često dijele lučki prostor s postojećim ribarskim i javnim lukama. U tim lučicama najčešće su vezana plovila hrvatskih građana. Sportska luka ne može obavljati djelatnosti radi stjecanja dobiti, a može se koristiti samo za članove udruge. U Hrvatskoj u praksi imamo vrlo nelogičnu situaciju u kojoj je moguće za manje novca mjesečno osigurati vez za višemilijunski vrijednu jahtu u sportskoj luci nego vez za manju brodicu u nekoj marini. Panžić, T., *Sportske luke u zakonodavstvu Republike Hrvatske*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 47, br. 3, 2010., str. 647.

¹³⁶ Odluka Upravnog suda RH, Us-2767/2007-4 od 21. listopada 2010. godine, govori o sportskim lukama kao lukama posebne namjene: „... utvrđeno je da tužitelj predmetnu luku koristi za privezivanje 226 plovila strane državne pripadnosti, a ne plovila upisanih u hrvatski upisnik, u vlasništvu osoba koji nisu članovi udruge i to uz novčanu naplatu, čime je prekršio odredbe Uredbe o razvrstavanju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene. Budući je tužitelj ishodio koncesiju isključivo za sportsku luku, to je bio i dužan postupiti u skladu s dobivenom koncesijom.“ Prema stajalištu Upravnog suda RH u citiranoj odluci proizlazi da se u slučaju ishoda koncesije za sportsku luku, koja predstavlja samo jednu od luka posebne namjene, koncesija može dodijeliti samo udruzi registriranoj za obavljanje sportske djelatnosti koja od obavljanja te djelatnosti ne može stjecati dobit.

¹³⁷ Kundih, B., *Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi*, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005., str. 178.

¹³⁸ Više o ribarskim lukama vidi Vojković, G.; Grubišić, N.; Vojković, L., *Ribarske luke u Republici Hrvatskoj – javne ili privatne luke*, Pomorski zbornik, vol. 47-48, br. 1, 2013., str. 205–213, koji kažu da su ribarske luke luke posebne namjene i one ne pružaju javni servis. Prema tome, one *de iure* nemaju obvezu primiti ribarske brodove koji nisu u nekom pravnom odnosu s koncesionarom (npr. zadruga koja je koncesionar ribarske luke). To znači da svaki ribarski brod mora s ulovom doći na iskrcajno mjesto u „svoju“ luku, tj. luku gdje ima ugovorni odnos s koncesionarom. Druga ribarska luka ga jednostavno ne mora primiti.

¹³⁹ Dundović, Č.; Kesić, B., *Tehnologija i organizacija luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2002, str. 31.

¹⁴⁰ Kovačić, M., *Specifičnosti razvoja luka posebne namjene u Primorsko – goranskoj županiji*, Pomorski zbornik, vol. 40, br. 1, 2002., str. 182.

¹⁴¹ Čl. 130. i 129. ZPDML-a.

samo kod luka otvorenih za javni promet, postaje jasnijim tek sada kada je PZ-om naknadno uređen ugovor o nautičkom vezu, gdje se pojam „nautički vez“ rabi na način koji, naravno, kao pružatelja usluge tog veza obuhvaća kako luke nautičkog turizma tako i luke otvorene za javni promet. Kako je već sada razvidno da neke lučke uprave imaju manji broj raspoloživih nautičkih i komunalnih vezova u odnosu na broj zahtjeva, očito je da ovo zakonsko rješenje nije usmjereno na omogućavanje veza lokalnom stanovništvu za njihova plovila jer ravnopravnu konkurenciju s lokalnim stanovništvom po zakonu mogu imati sve domaće i strane fizičke i pravne osobe.¹⁴² U ovom radu se zbog zakonskog pojma „komunalni dio luke“, koji se odnosi na luke otvorene za javni promet, na nekim mjestima koristi kolokvijalni pojam „komunalna luka“, jer je taj pojam osim toga i uobičajen u kolokvijalnoj komunikaciji. U svakom slučaju, ovo pitanje nije relevantno samo s upravno-pravnog aspekta, već logično i s građanskopravnog aspekta jer se građanskopravna odgovornost luke nautičkog turizma odnosi na njezinu temeljnu djelatnost, a to je ugovor o vezu, što se nužno u širem smislu dalje treba odnositi i na istovrsni pravni odnos izvan luka nautičkog turizma.

4. GRAĐANSKOPRAVNI POLOŽAJ LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

Kroz ovo poglavlje rada obrađen je građanskopravni položaj luka nautičkog turizma prvenstveno kroz prizmu ugovornih odnosa u koje stupaju luke nautičkog turizma s obzirom na usluge koje pružaju svojim korisnicima, kao i na činjenicu jesu li njihovi korisnici pravne ili fizičke osobe. Poseban naglasak stavljen je na ugovor o vezu kao na temeljni obveznopravni odnos u koji luke nautičkog turizma stupaju sa svojim korisnicima. U tom smislu se razmatra sama pravna priroda takvih ugovora pa posljedično i različite vrste ovih ugovora o vezu koji se u praksi pojavljuju. Osim ugovora o vezu, u ovoj točki se posebno obrađuju i opći uvjeti ugovora koje luke nautičkog turizma primjenjuju, odnosno koji su u pravilu sastavni dio ugovora o vezu, pa time imaju veliku važnost u odnosima luka nautičkog turizma i njihovih korisnika. Posebno će se analizirati konkretni primjeri ugovora o vezu koje u praksi sklapaju neke luke nautičkog turizma u RH, kao i njihovi opći uvjeti ugovora.

¹⁴² Službene mrežne stranice Lučke uprave Šibenik i Lučke uprave Krk, <http://www.portauthority-sibenik.hr/> i <http://www.zluk.hr/> (21. kolovoza 2019.).

4.1. Općenito o obveznopravnom položaju luka nautičkog turizma

Ugovorni odnosi između luka nautičkog turizma i njihovih korisnika uređuju se ugovorom o vezu, koji može biti stalni ili privremeni (tranzitni), kako to uređuje čl. 673.k ZIDPZ2019. Pretežni dio svih ugovora o vezu čine ugovori o stalnom vezu. Uobičajeno je da se ugovor o stalnom vezu sklapa na rok od jedne godine, jer je to period „jedne sezone“, što ne mora nužno značiti da postoji namjera korisnika da svake sezone mijenja lokaciju. Takvi ugovori se u pravilu sklapaju uz klauzulu „automatske obnove“, što podrazumijeva da je ugovorni odnos produljen konkludentno time što nije u određenom roku na ugovorni način raskinut. Ugovori o vezu nužno moraju biti usmjereni na stalni odnos ugovornih strana zato što po prirodi stvari vlasnici plovila nužno moraju na određenom vezu imati stalno mjesto držanja svog plovila. To je osobito objektivno nužno i logično vlasnicima plovila koji su iz samog mjesta gdje se nalazi luka nautičkog turizma, ali i vlasnicima svih plovila koja nisu iznimno malih dimenzija, tj. koja se ne mogu prevoziti na kopnene lokacije gdje bi ih vlasnici držali u svojim garažama ili dvorištima. Stoga priroda ugovora o vezu sama po sebi uvjetuje da vlasnik odlučuje na kojoj lokaciji će koristiti stalno mjesto kao vez, bilo da je riječ o morskom vezu ili kombinirano morskom i suhom vezu u određenoj luci nautičkog turizma. Kako je već navedeno, moguće je da je uobičajeni period od jedne godine za ovu vrstu ugovora uvjetovan i računovodstvenim razlozima jer se usluga pružanja veza mora obračunavati na određeno vrijeme. Pri tome, u stalnom odnosu gdje nema razlike u količini pružene usluge (kao npr. kod komunalnih usluga) bilo je očekivano prihvatiti period od jedne godine kao najlogičniji obračunski period.

Zbog takvih su okolnosti luke nautičkog turizma usmjerene na uređenje odnosa koje je trajnijeg karaktera, koje se javno objavljuje i nudi i koje se načelno ne izmjenjuje svake sezone. Sva ta obilježja upućuju na razumno (ne i formalno nužno) rješenje u vidu općih uvjeta ugovora uz primjenu tzv. tipskog ugovora. Pri tome valja razlikovati četiri osnovna akta kod ugovorne regulacije odnosa u koje stupa luka nautičkog turizma s korisnicima vezova:

- a) opći uvjeti ugovora (poslovanja)
- b) tipski ugovor o vezu
- c) cjenik
- d) pravilnik o redu u luci (ponekad se naziva istoznačnicom „lučki red“).

ad a) Kako se u ovom poglavlju posebno razlaže materija općih uvjeta ugovora kod luka nautičkog turizma, taj se dokument u ovom pregledu posebno ne obrazlaže, već se daje pregled preostalih triju nužnih dokumenata radi razumijevanja njihova međuodnosa (vidi *infra*, 4.3.).

ad b) Tipski ugovor o vezu je ugovor koji ugovorne strane potpisuju i na temelju kojeg se prihvaćaju uvjeti preostalih triju, a ponekad i više ugovornih akata. Tipski ugovori se ponekad u formi dodatka uređuju i u odnosu na dodatne usluge koje nudi luka nautičkog turizma (vidi *infra*, 4.3.9.).

ad c) Cjenik je akt koji luke nautičkog turizma neizostavno objavljuju u posebnoj formi, jer je tako uobičajeno zbog naravi same djelatnosti. Naime, usluga davanja veza na uporabu sastoji se od mnogih podvrsta (vidi *infra*, 4.1.1.2.). Također, luke nautičkog turizma uobičajeno zbog potreba samih korisnika veza nude i prateće usluge, npr. uslugu dizalice, tj. godišnjeg podizanja plovila na suhi vez kao i vraćanja na morski vez, uslugu godišnjega zimskog konzerviranja plovila, servisiranja motora, održavanja akumulatora, prozračivanja i dr. Valja napomenuti da cjenik u obveznopravnom aspektu nije nužan kao samostalan akt, već uređenje cijene usluge može biti sadržano neposredno u samom ugovoru. Međutim, kako se u slučaju pružanja usluge veza nudi veći broj usluga koje korisnici veza mogu, ali i ne moraju koristiti, i to s jedinstvenim cijenama prema svim korisnicima vezova, logično je da se cijene tih usluga iskazuju u posebnom aktu, tj. cjeniku. Budući da se u takvim ponudama redovito radi o velikom broju usluga, radi preglednosti je primjereno izražavati cijene takvih usluga u formi posebnog cjenika. ZZP-om nije predviđena obveza objave ovog cjenika, kao što to nije učinjeno niti jednim drugim propisom koji se odnosi na poslovanje luka nautičkog turizma.

ad d) Pravilnik o redu u luci, koji se ponekad naziva i „lučki red“, akt je kojim luke nautičkog turizma nužno uređuju pravila postupanja i ponašanja korisnika vezova i trećih osoba u luci nautičkog turizma. Pravilnik o redu u luci nautičkog turizma primjenjuje se na cijelom kopnenom i morskom prostoru luke, a sukladno ugovoru o koncesiji na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i korištenja te luke.¹⁴³ Pravilnikom o redu u luci propisuje se postupak javljanja, načini uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještanja, sidrenja i isplovljavanja pomorskih objekata i način kontrole nad obavljanjem tih radnji te red i uvjeti korištenja.¹⁴⁴ Red u luci nautičkog turizma provodi koncesionar odnosno uprava luke nautičkog turizma, kao tijelo koje

¹⁴³ Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., *Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 180.

¹⁴⁴ *Ibid.*

upravlja lukom, dok nadzor sigurnosti plovidbe obavljaju nadležne lučke kapetanije. Pravilnik o redu u luci potvrđuje nadležna lučka kapetanija te mora biti javno objavljen.¹⁴⁵

Pravilnik o redu u luci nema, u odnosu na ugovor, isti status kao opći uvjeti ugovora, zato što je riječ o aktu koji se donosi kao formalno obvezan akt koncesionara luke; iako ga nužno prihvaća druga ugovorna strana, on predstavlja supsidijarnu ugovornu regulaciju uz opće uvjete ugovora. Ugovor o vezu poziva se na pravilnik o redu u luci kada govori o odredbama koje je korisnik veza dužan poštovati, što nužno znači da je pravilnik o redu u luci sastavni dio ugovora o vezu ili općih uvjeta ugovora. Stoga pravilnik o redu u luci obvezuje korisnika veza kao ugovornu stranu time što je korisnik veza prihvatio primjenu tog pravilnika o redu u luci, obično kroz sam ugovor o vezu ili opće uvjete ugovora, gdje se izrijeком navodi da je korisnik veza upoznat s pravilnikom o redu u luci i na njega pristaje. Pravilnik o redu u luci luka nautičkog turizma može, i bez pristanka druge ugovorne strane (korisnik veza), izmijeniti tijekom ugovornog odnosa, a druga ugovorna strana bit će njime obvezana. Pravna priroda ovog akta u znatnoj je mjeri prisilnopravnog karaktera, jer kao što je prethodno navedeno, donošenje ovog akta nije pravo luke nautičkog turizma, već obveza na temelju čl. 163. ZPDML-a s obzirom na status tih luka kao ovlaštenika koncesije. U obavljanju svojih poslova u lukama nautičkog turizma koncesionari imaju dvostruku ulogu – javnu i komercijalnu. Poslovi koje je moguće promatrati kao javne ovlasti, a zakonske su obveze koncesionara, mogu se promatrati kroz okvir: održavanja reda u lukama, sigurnosti plovidbe, zaštite morskog okoliša i sigurnosne zaštite.¹⁴⁶

U pogledu reda u luci posebne namjene sve obveze padaju na ovlaštenika koncesije (a ne na lučku upravu, jer je nema u ovoj vrsti luke).¹⁴⁷ Pravilnici o redu u lukama sadrže čitav niz odredbi o zabranjenim radnjama u lukama nautičkog turizma kojima se štiti prvenstveno sigurnost plovidbe i zaštita morskog okoliša.¹⁴⁸ Zbog kršenja odredbi pravilnika o redu marina je ovlaštena prestatu pružati svoje usluge, otkazati vez, kao i svaku eventualnu štetu naplatiti odgovornom korisniku – prekršitelju pravilnika, osim službenih kazni koje će naplatiti

¹⁴⁵ *Ibid.*

¹⁴⁶ Petrinović, R.; Mandić, N., *Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma*, u: Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma: okrugli stol održan 8. veljače 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 128–129.

¹⁴⁷ Bolanča, D., *Osnovne značajke Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 43, br. 158, 2004., str. 37.

¹⁴⁸ Petrinović; Mandić, *op. cit.* u bilj. 146, str. 130.

nadležna lučka kapetanija.¹⁴⁹ 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 prijeteće štete u interesu sigurnosti.¹⁵⁰ 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 odredbi čl. 673.nj ZIDPZ2019 te daljnjih odredbi ZOO-a o prouzročenju štete u stanju nužde i o otklanjanju štete od drugoga, dakle odredbi o izvanugovornoj odgovornosti za štetu. To treba cijeliti ovisno o činjenicama svakog konkretnog slučaja.¹⁵¹ Slijedom navedenoga, razvidno je da vrste ugovornih odnosa koje sklapaju luke nautičkog turizma nisu isključivo uvjetovane dispozitivnim pravilima PZ-a iz uređenja ugovora o nautičkom vezu, već u manjoj mjeri ovise i o prisilnim odredbama pravilnika o redu u luci koji se donosi na temelju ZPDML-a, što uvjetuje i položaj pružatelja usluge koji nužno na pomorskom dobru treba biti u svojstvu koncesionara. Stoga, iako PZ daje vrlo široku dispozitivnu ovlast pružatelju usluge veza za uređenje odnosa, pri čemu PZ taj odnos dijeli samo na privremeni (tranzitni) ili stalni,¹⁵² ipak se može zaključiti da su odredbama PZ-a u znatnoj mjeri definirane osnovne odrednice.

U vezi s ugovornim odnosima u koje stupa luka nautičkog turizma potrebno je spomenuti i Pravilnik o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe¹⁵³, kojim je reguliran inspeksijski nadzor nad domaćim i stranim plovilima nautičkog turizma te nad pomorskim dobrom čiji su dijelovi i luke nautičkog turizma (marine), a koji obavljaju prvenstveno ovlašteni djelatnici lučkih kapetanija,¹⁵⁴ jer određene obveze koje luke nautičkog turizma imaju na temelju tog Pravilnika mogu utjecati i na promjenu u ugovornom odnosu luka nautičkog turizma prema korisnicima veza. Primjerice, u obavljanju inspeksijskog nadzora pomorskog dobra može se utvrditi da se u marinama ne provodi režim reguliran nacionalnim propisima koji uređuju red u lukama ili da je stanje marine takvo da predstavlja opasnost za sigurnost plovila. U tom će slučaju inspektor narediti tijelu koje upravlja marinom

¹⁴⁹ Petrinović *et al.*, *op. cit.* u bilj. 143, str. 195.

¹⁵⁰ Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., *Ugovor o vezu de lege ferenda*, u: Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma: okrugli stol održan 8. veljače 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 67.

¹⁵¹ *Ibid.*, str. 69.

¹⁵² Čl. 673.k PZ-a.

¹⁵³ NN, br. 39/11, 112/14, 33/15, 86/15, 29/16 i 32/20.

¹⁵⁴ Petrinović; Mandić; Milošević Pujo, *Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci*, *loc. cit.*

(koncesionaru) da radi otklanjanja utvrđenih nedostataka, u određenom roku, poduzme odgovarajuće mjere ili obavi potrebne radove, što može utjecati na kvalitetu ili opseg usluge koju luka nautičkog turizma pruža korisniku veza, kako za vrijeme izvođenja tih radova tako i po njihovu završetku. Ako te mjere i radovi ne budu izvršeni u određenom roku, inspektor sigurnosti plovidbe može: zabraniti pristajanje plovila, zabraniti uporabu operativne ili druge obale ili njezina dijela te zabraniti promet u marini, što svakako utječe i na korisnike veza s kojima marina ima sklopljen ugovor o vezu. Inspektor može odmah poduzeti navedene mjere ako uočeni nedostatci neposredno ugrožavaju ljudske živote, sigurnost plovidbe i zaštitu okoliša.¹⁵⁵

4.1.1. Bitne pravne značajke osnovnih i dopunskih djelatnosti luka nautičkog turizma u pogledu kojih one ulaze u obveznopravne odnose

ZPDML ne govori ništa o vrstama lučkih djelatnosti koje se mogu obavljati u lukama posebne namjene. Ipak, iz definicije ovih luka možemo zaključiti da koncesija u lukama posebne namjene obuhvaća posebnu upotrebu i gospodarsko korištenje tih luka.¹⁵⁶ Stoga su osnovne djelatnosti luka nautičkog turizma lučke djelatnosti, dok su sporedne djelatnosti sve one koje se obavljaju na području luka nautičkog turizma, a nisu lučke djelatnosti. Prema *Kundihu*, lučkim djelatnostima u lukama posebne namjene trebamo i možemo smatrati privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica, te ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta.¹⁵⁷

Neovisno o gornjim tezama o lučkim djelatnostima, smatramo da se djelatnosti luka nautičkog turizma mogu dijeliti na osnovne i dopunske.¹⁵⁸ Ova podjela može se izvršiti s obzirom na dva kriterija, od kojih je jedan statusnopravne ili javnopravne prirode, a proizlazi

¹⁵⁵ *Ibid.*, str. 198.

¹⁵⁶ Bolanča, D. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 56, str. 145.

¹⁵⁷ Kundih, *op. cit.* u bilj. 64, str. 115.

¹⁵⁸ Jednako tako u pogledu djelatnosti luke nautičkog turizma iznosi i Ćorić, D., *Izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma u okviru hrvatskog zakonodavstva*, u: Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine: konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019. „Glavna djelatnost luke nautičkog turizma je usluga veza (tranzitni i stalni), a osim toga luke nautičkog turizma, osobito marine, često pružaju i povezane usluge, poput održavanja, servisiranja, pripremanja plovila za zimovanje odnosno za plovidbu, podizanja plovila na suhi vez, odnosno spuštanja u more, čišćenja, pranja, nadziranja plovila na vezu i slično. Sporedne djelatnosti, kao što su, na primjer, usluge čartera, ugostiteljska djelatnost, smještaj turista, trgovina, opskrba gorivom i sl., u marinama često obavljaju druge pravne i fizičke osobe, i to, prema važećim propisima, putem potkoncesije ili podugovora s koncesionarom marine“, str. 203.

iz odredbi ZPDML-a i ZPUT-a te njihovih odgovarajućih podzakonskih akata, dok je drugi kriterij obveznopravne naravi te proizlazi iz odredbi PZ-a. Bitna je značajka ove podjele, koja se odnosi primarno na marine, razdioba djelatnosti prema kriteriju nužnih, tj. osnovnih i dopunskih u odnosu na korisnike veza, i ostalih djelatnosti koje se pružaju i korisnicima vezova i trećim osobama. Ova je podjela nužna radi razumijevanja odgovornosti marine iz njezine djelatnosti. Prema prvom, javnopravnom kriteriju podjele djelatnosti na osnovne ili glavne te sporedne ili dopunske, u osnovne djelatnosti trebalo bi ubrojiti lučke djelatnosti svojstvene posebnoj namjeni luke nautičkog turizma koja primarno služi za prihvat i smještaj jahti i brodica koje se koriste u nautičkom turizmu, kao što je pružanje usluga uporabe morskog ili kopnenog veza¹⁵⁹. Sporedne djelatnosti bi po tom kriteriju obuhvaćale ostale gospodarske djelatnosti koje su u neposrednoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi s glavnim djelatnostima. Primjerice, to bi bile sljedeće djelatnosti: pružanje ugostiteljskih i drugih turističkih usluga, *charter*, mjenjačnice, trgovina na malo, čuvanje, održavanje, popravak, servisiranje, priprema, uređenje plovnih objekata i sl.¹⁶⁰ Upravo će temeljem ovih sporednih djelatnosti koje konkretna marina pruža ta marina biti i kategorizirana.

Prema drugom, stvarnopravnom kriteriju podjele, relevantne su odredbe PZ-a o ugovoru o nautičkom vezu, s obzirom na obveznopravnu narav tih odredbi. Odredbama PZ-a o nautičkom vezu utvrđuju se objektivno bitni sastojci ugovora o vezu, dakle minimum obveza ugovornih strana koji je potreban da bi se ugovor kvalificirao kao ugovor o nautičkom vezu. U tom smislu, minimum obveza pružatelja usluge veza (ovo vrijedi za sve pružatelje usluge veza, ne samo za marine) jest ustupanje na uporabu i održavanje sigurnog veza¹⁶¹. S druge strane, nadzor plovila na vezu te dodatne usluge i radovi, kao subjektivno bitni sastojci ugovora, moraju se izričito ugovoriti, ne podrazumijevaju se, njihov sadržaj i opseg ugovorne strane trebaju same definirati u ugovoru. Kada su nadzor i dodatne usluge i radovi ugovoreni, oni sačinjavaju sastavni dio usluge pružanja nautičkog veza pojedine marine.¹⁶² S obzirom na prethodno navedenu podjelu prema prvom kriteriju, tj. kriteriju statusnopravne prirode,

¹⁵⁹ Jednako tako i Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. u radu *Ugovor o vezu de lege ferenda*, op. cit. u bilj. 150, koje naznačuju da u osnovnu djelatnost luka nautičkog turizma spada pružanje usluge veza za smještaj jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave, a ujedno je najčešći pravni posao u nautičkom turizmu.

¹⁶⁰ U skladu s odredbom čl. 10. Uredbe o razvrstavanju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene te odredbama čl. 85. i 86. Pravilnika o kategorizaciji 2019.

¹⁶¹ Čl. 673.j st. 1. PZ-a.

¹⁶² Opseg i sadržaj obveza iz ugovora o vezu, kako objektivno tako i subjektivno bitnih, detaljnije je opisan u radovima Skorupan Wolff i Padovan (*Ugovor o vezu de lege ferenda; Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed*).

vidljivo je da sporedne djelatnosti marine poput trgovine na malo, ugostiteljskih usluga, usluga popravka plovila, usluga parkinga osobnih automobila, agencijskih usluga, mjenjačnice i sl. nisu relevantne za ugovor o nautičkom vezu te se eventualno može javiti građanskopravna odgovornost marine iz tih djelatnosti, ali temeljem drugih osnova, a ne temeljem ugovora o vezu. Marine često u praksi takve sporedne djelatnosti manjeg opsega daju na obavljanje drugim gospodarskim subjektima, koji su onda umjesto marine nositelji građanskopravne odgovornosti za te djelatnosti koje samostalno obavljaju. Međutim, usluga dizalice, usluga održavanja, uređivanja i pripreme plovnih objekata, usluga zimskog veza na suhom i sl. mogu se ugovoriti s marinom kao dodatne usluge i radovi u okviru ugovora o vezu, ili se pak mogu ugovoriti po posebnom nalogu, tj. posebnim ugovorom neovisno o ugovoru o vezu, ovisno o poslovnoj praksi svake pojedine marine, te je stoga to u obveznopravnom smislu pitanje autonomnog prava. Iz tog razloga je, u svrhu analize odgovornosti marine iz ovog rada, pozornost na osnovnoj djelatnosti marine, dok odgovornost iz ostalih djelatnosti marine nije predmet razmatranja ovog rada.

Koncesionar može obavljanje sporednih djelatnosti u luci nautičkog turizma povjeriti trećim osobama putem ugovora o povjeravanju obavljanja sporednih djelatnosti.¹⁶³ Stoga je, primjerice, treća osoba u luci nautičkog turizma mogla do 2017. godine pružati potrebne usluge servisa plovila na temelju ugovora odnosno podugovora o povjeravanju sporednih djelatnosti. ZK koji je stupio na snagu 2017. godine izrijeком otklanja mogućnost sklapanja podugovora za sporedne djelatnosti te određuje ugovor o potkoncesiji kao jedini mogući način uređenja navedenog odnosa.¹⁶⁴ Konačno, ne treba isključiti mogućnost ishoda dozvole za rad i za tzv. ostale usluge ako pojedina marina ocijeni gospodarski opravdanim obavljati ih. U tom je smislu razumljivo da marina u pravilu ima interes za ugostiteljsku djelatnost. Također, marina koja ima povezane smještajne kapacitete ima interes nuditi i smještaj, odnosno marina koja se nalazi u blizini zračne luke nuditi će svoju uslugu transfera.

4.1.1.1. „Korisnik veza“ kao ugovorna strana

S aspekta luke nautičkog turizma vrlo je važno definirati tko, kako i kojem opsegu odgovara u slučaju štete koju jahta ili brodica počine morskom okolišu, stvarima ili osobama

¹⁶³ Čl. 61. ZPDML-a.

¹⁶⁴ Ljubetić, *op. cit.* u bilj. 112, str. 1194.

u moru.¹⁶⁵ Prema ZIDPZ2019 čl. 673.j i čl. 673.k st. 2. i 3. korisnik veza je osoba koja je s pružateljem usluge veza sklopila ugovor o vezu. Zakon ovdje, smatramo opravdano, ne uređuje tko smije biti korisnik veza s aspekta odnosa prema stvari (plovilu), stoga jer je ugovor o vezu obveznopravne prirode prema pružatelju usluge, a to je u pravilu marina. PZ definira korisnika jahte jednako kao i korisnika brodice, i to kao fizičku ili pravnu osobu koja drži jahtu, odnosno brodicu u posjedu 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 brodova upisana kao vlasnik.¹⁶⁶ Pravilnik o brodicama, čamcima i jahtama¹⁶⁷ definira korisnika brodice i jahte kao fizičku ili pravnu osobu koja drži jahtu, odnosno brodicu, čamac u posjedu 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, čamca osoba koja je u upisniku brodova upisana kao vlasnik.¹⁶⁸ Na kraju, Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu¹⁶⁹ (dalje u tekstu: Pravilnik o charter djelatnosti) definira *charter* kompaniju kao fizičku ili pravnu osobu koja je vlasnik ili korisnik plovila ili je od vlasnika ili korisnika temeljem pisanog ugovora preuzela odgovornost za upravljanje plovilom i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti propisane tim Pravilnikom o *charter* djelatnosti i pozitivnim propisima RH koji se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja.¹⁷⁰ Uz to, koriste se izrazi najmoprimac, osoba koja upravlja plovilom, primatelj *leasinga* i dr.¹⁷¹ Pitanje identificiranja korisnika vezova složeno je iz više razloga. Najprije stoga što status korisnika veza nema samo vlasnik plovila, već i svaka osoba koja može pružatelju usluge veza dokazati da ima pravnu osnovu za posjed plovila (načelno jahte ili brodice); u praksi će to u pravilu biti korisnik *leasinga*, ako je riječ o plovilu nad kojim vlasništvo ima davatelj *leasinga*.

Postoje određene specifičnosti u pogledu identiteta korisnika veza kod tranzitnih vezova. „Naime, ako ugovor o tranzitnom vezu sklapa *skipper* odnosno zapovjednik jahte ili

¹⁶⁵ Ćorić, D., *Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara na jahte i brodice*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 145.

¹⁶⁶ Čl. 5. t. 17. PZ-a.

¹⁶⁷ NN, br. 13/20. Prije njegova stupanja na snagu na snazi je bio Pravilnik o brodicama i jahtama NN, br. 27/05, 57/06, 80/07, 3/08, 18/09, 56/10, 97/12, 137/13, 18/16, 72/17, 17/19 i 8/20.

¹⁶⁸ Čl. 4. st. 1. t. 23. Pravilnika o brodicama, čamcima i jahtama.

¹⁶⁹ NN, br. 42/17. Prije njegova stupanja na snagu na snazi je bio Pravilnik o uvjetima koje moraju zadovoljavati plovni objekti, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila NN, br. 41/05, 62/09, 56/2013 i 99/2013.

¹⁷⁰ Čl. 2. t. 5. Pravilnika o *charter* djelatnosti.

¹⁷¹ Ćorić, D., *op. cit.* u bilj. 165, str. 137.

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 najmoprimac preuzeo obvezu angažmana *skippera*, ugovor o vezu obvezuje najmoprimca kao korisnika veza, budući da *skipper* radi po njegovu nalogu, tj. u njegovo ime i za njegov račun.¹⁷² U određenim slučajevima pravne osobe imaju legitiman interes ugovoriti uporabu veza u ime jedne od pravnih osoba iz svoje grupacije (npr. radi lakšeg knjiženja, financiranja i sl.), a plovila koja će koristiti te vezove bit će u vlasništvu ili uporabi drugih pravnih osoba iz te poslovne grupacije. Nadalje, u stečajnom ili ovršnom postupku¹⁷³ je moguće da razlučni ili hipotekarni vjerovnik ima interes u svoje ime i na svoj trošak ugovoriti uslugu uporabe veza za plovilo na kojem je u njegovu korist uknjiženo takvo stvarnopravno sredstvo osiguranja tražbine, uz izričitu ili prešutnu suglasnost vlasnika. Takav interes te osobe imaju, naravno, upravo zato da bi čuvale tuđu imovinu na kojoj one imaju osiguranje, jer ta imovina mora ostati u podobnom stanju za konačno unovčenje u korist osoba koje su ugovorile uporabu veza. Prema logici takvog odnosa, ovaj odnos se ugovara u pravilu za suhi vez, jer je cilj tog odnosa faktično čuvanje plovila, upravo bez ikakvog korištenja tog plovila. „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.“¹⁷⁴

Zaključno, korisnik veza je ugovorna strana koja s koncesionarom luke nautičkog turizma kao pružateljem usluge veza sklapa ugovor o vezu. U praksi, korisnik veza je kod ugovora o stalnom vezu za brodicu ili jahtu najčešće njezin vlasnik, primatelj *leasinga*, ili zakupoprimac, te poslovođa plovila, ali i hipotekarni vjerovnik koji je u posjedu plovila¹⁷⁵, dok će kod tranzitnog veza, osim navedenih osoba koje imaju trajniju vezu s određenom brodicom ili jahtom, to često biti i najmoprimac brodice ili jahte u *charteru*.¹⁷⁶

¹⁷² Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 57.

¹⁷³ Više o prodaji napuštenih plovila kroz ovršni postupak vidi u: Majstorović, D., *Ovršno pravo – prodaja (napuštenih) plovila*, XXIV Savjetovanje – Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, godišnjak 16, Hrvatsko društvo za građanskopravne znanosti i praksu, Zagreb, 2009.

¹⁷⁴ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 73.

¹⁷⁵ Jednako tako i Skorupan Wolff V.; Padovan, A. V., *Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed*, u: Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine: konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 139.

¹⁷⁶ Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi u hrvatskim marinama*, u: Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), *Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, zbornik radova 2. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava, Split 27-28 September 2018 (ISCML Split 2018)*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 341–342.

4.1.1.2. Značenje pojma „uporaba veza“

Kod razmatranja pitanja daje li se vez na uporabu, tj. u najam ili se ipak u određenim slučajevima vez daje u zakup potrebno je krenuti od uređenja ZPDML-a koji ne omogućuje koncesionaru (ovdje marini) predaju dijela koncesije u daljnji zakup. Jedini odnos u kojem bi se potencijalno moglo razmatrati o elementima zakupa kod ugovora o vezu je odnos ugovora o vezu s korisnikom veza *charter* društvom za svrhu obavljanja usluge *chartera*. Za ocjenu ovog odnosa potrebno je prije svega krenuti od (sada također nominatnog ugovora) uređenja ugovora o najmu jahte i brodice (*charter*), u skladu s čl. 673.a do zaključno 673.i ZIDPZ2019. Tim uređenjem se i formalno uređuje što je priroda, ali i svrha i cilj tog ugovora. Svrha i cilj ugovora o najmu jahte i brodice (*charter*) u skladu s čl. 673.a PZ-a nije zakup veza, već najam plovila. Ovo osnovno određenje zakona glede ovog ugovora ukazuje na to kako nema razloga tumačiti ugovor o vezu u slučaju *chartera* kao ugovor kojim se daje zakup veza, upravo stoga što predaja veza nije cilj ni svrha ugovora o *charteru*. Nadalje, odredba čl. 673.b PZ-a uređuje da je najmodavac (*charter* društvo) dužan predati jahtu ili brodicu, dakle ne vez, u ugovoreno vrijeme i na ugovorenom mjestu. Priroda tog ugovora je stoga predaja plovila najmoprimcu, neovisno o tome gdje je vez koji koristi najmodavac. Najmodavac može u skladu sa zakonom na različite načine osigurati najmoprimcu predaju plovila, pa je tako moguće da se to izvrši i sa skiperom na dogovorenom mjestu za tranzitne vezove, a nije ni nužno da ta primopredaja bude upravo na vezu koji možda inače koristi najmodavac. Zbog svega navedenog, ne postoji razlog da se uporaba veza (ne korištenje) od strane *charter* društva smatra zakupom veza, s obzirom na to da je predmet samog *chartera* plovilo, a ne vez. Vez je u svrhu *chartera* pomoćno sredstvo za obavljanje *chartera*, kao što su to npr. i dizalice u marini, gdje je očito da ne postoji razlog zbog kojeg bi se smatralo kako korisnik dizalice ima i zakup dizalice. Pitanje korištenja veza isključivo kroz uporabu veza smatramo važnim s aspekta ugovora o vezu, pri čemu i razumijevanje pojma „korisnik veza“ ne upućuje na pravni smisao korištenja veza u formalnom obliku zakupa, nego na širi smisao korištenja koji obuhvaća i pretpostavlja uporabu stvari.¹⁷⁷ Pitanje uporabe i zakupa veza do sada nije bilo predmet sudske prakse. Sporni odnosi između marine i korisnika veza u sudskoj praksi bili su usmjereni na pitanja naknade štete zbog

¹⁷⁷ Čl. 673.a. st. 1. PZ-a izrijekom navodi „na uporabu“.

oštećenja plovila, a kako se analizira u kasnijim prikazima sudske prakse, za to nije odlučno pitanje uporabe ili zakupa veza (vidi *infra*, 5.4.).

4.1.2. Pravni odnos luka nautičkog turizma i trećih osoba

Prilikom korištenja termina „treće osobe“ za svrhu ovog rada podrazumijeva se odnos prema osobama koje nisu u ugovornom odnosu s lukom nautičkog turizma (marinom), pri čemu se ne smatra da je jedini ugovorni odnos onaj iz ugovora o vezu. Postoje različiti ugovorni odnosi koji se nužno ostvaruju osim odnosa koji nastaje iz ugovora o vezu (vidi *infra*, 4.3.9.). Upravo zbog toga marine imaju vrlo veliku izloženost i prema trećim osobama, u pravilu gostima same marine ili korisnika veza. Kako se djelatnost marine obavlja na javnim površinama, pretežito na pomorskom dobru, razumno je očekivati znatnu prisutnost i trećih osoba u marinama. U tim odnosima marina nije uvijek oslobođena svake odgovornosti, već odgovara prema pravilima izvanugovorne odgovornosti. Na primjer, manipulacija plovilima od strane marine u prijevozu plovila do suhog veza nerijetko je povezana s korištenjem istih površina koje koriste i treće osobe, bilo kao pješaci bilo svojim motornim vozilima. Korištenje dizalica ili opreme servisa u marini od strane ugovornih partnera marine dovodi marinu i treće osobe posredno u odnos, koji zahtijeva posebnu regulaciju prema trećim osobama. Naime, kako se mnoge djelatnosti obavljaju na mjestima dostupnim trećim osobama, očita je i izloženost marine prema trećim osobama u smislu izvanugovorne odgovornosti.

Poseban vid potencijalne izvanugovorne odgovornosti specifičan za djelatnost marine jest pitanje sudara plovila u području koncesije marine. U tom području slobodno se mogu kretati i plovila koja nisu u ugovornom odnosu s marinom. Na primjer, plovila koja tek dolaze na mogući tranzitni vez ili dolaze obaviti samo ukrcaj i iskrcaj posade ili stvari ili bilo koje drugo privremeno zaustavljanje koje neće biti uređeno prema pravilima tranzitnog veza. Takva su plovila u statusu treće osobe prema marini i jednako su izložena mogućim štetama u marini kao i plovila korisnika veza koji su u ugovornom odnosu u marini. Može se čak naglasiti da je rizik sudara i oštećenja kod pristajanja takvih plovila i veći, upravo zbog nepoznavanja konfiguracije i organizacije marine, gdje se nerijetko manevri obavljaju noću i u lošim vremenskim uvjetima.

4.2. Opći uvjeti ugovora kod luka nautičkog turizma i drugi akti

Kada su u pitanju luke nautičkog turizma, razvidno je da je i njihov gospodarski razvoj na određeni način uvjetovao i razvoj pravnog uređenja ugovornih odnosa koje one uobičajeno koriste. Činjenica da na našoj obali postoji znatno veći broj luka nautičkog turizma nego u susjednim zemljama, npr. Sloveniji ili Crnoj Gori, uvjetovana je svakako zemljopisnim okolnostima, gdje u našem dijelu postoji 1186 otoka i vrlo razvedena duga obala, te u skladu s time i velike mogućnosti za osiguranje znatnog broja nautičkih vezova, što je sve neusporedivo s objektivnim mogućnostima za razvoj nautičkog turizma primjerice u navedenim susjednim zemljama.¹⁷⁸ Kad u određenoj gospodarskoj grani određena djelatnost objektivno pokaže potrebu za velikim brojem individualnih ugovornih odnosa prema drugoj ugovornoj strani (korisnici vezova), a koji se kreiraju od strane relativno malog broja „prve“ ugovorne strane (luke nautičkog turizma), tada postoje objektivne okolnosti da se takav odnos uredi u formi općih uvjeta ugovora. Takvo stanje nedvojbeno postoji kad su u pitanju ugovorni odnosi koji se tiču luka nautičkog turizma, te je stoga bilo i očekivano da one svoj temeljni ugovorni odnos – ugovor o vezu – uredi primjenom općih uvjeta ugovora. Upravo zbog navedenih okolnosti, pitanja koja se uređuju općim uvjetima ugovora u pravilu nije jednostavno na jedinstven način urediti za sve vrste korisnika vezova ni za sve lokacijske uvjete.¹⁷⁹ Sloboda ugovaranja kao temeljno načelo suvremenoga obveznog prava prihvaćena je i u našem ZOO-u iako ta sloboda pod teretom različitih tržišnih i ekonomskih uvjeta ipak ima određena ograničenja.¹⁸⁰ Opći uvjeti ugovora su ugovorne odredbe (klauzule) kojima jedan suugovaratelj (sastavljač) unaprijed formulira (sastavlja) obrazac za veći broj ugovora, odnosno suugovaratelja, te ih njima predlaže kao sastavni dio ugovora.¹⁸¹

Plovilo za koje se sklapa ugovor o vezu može formalno biti i tzv. megajahta i mala brodica. „Neki autori upućuju kako nema velike razlike jer se čuvanje pretežno svodi na ljudski

¹⁷⁸ Više o tome vidi: Dogan, K.; Mršić, T., *Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj*, Pomorski zbornik, vol. 47-48, br. 1, 2013.

¹⁷⁹ Luković, *op. cit.* u bilj. 34, str. 280.

¹⁸⁰ Petrić, S., *O pretpostavkama obvezatnosti općih uvjeta ugovora*, Pravo i porezi, vol. 10, br. 10, 2001., str. 31.

¹⁸¹ 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. 458.

rad, ipak smatramo da je ugovorna regulacija u ovom odnosu izuzetno važna, jer se radi o pitanjima gdje su vrijednosti pokretne imovine najveće¹⁸². Uočeno je i znatno povećanje ponude luksuznih (motornih) jahta, što pokazuje da pod hrvatsku zastavu dolaze sve veća i sve luksuznija plovila. „Vrijednost tih plovila, posebno jahta, postaje sve većom, pa doseže iznose od više stotina tisuća, te i više milijuna eura, i po tome su se gotovo približila putničkim i trgovačkim brodovima.“¹⁸³ Možemo u tom smjeru zaključiti da su vrijednosti plovnih objekata u odnosu na koje se ugovara vez u lukama nautičkog turizma u prosjeku znatno više od vrijednosti motornih vozila ili bilo koje druge pokretne imovine, što svakako upućuje na značenje općih uvjeta ugovora koji temeljno uređuju ovaj pravni odnos.

Kao važnog činitelja poticanja ili ograničenja razvoja luka nautičkog turizma ističemo zakonsku infrastrukturu pomorske zemlje. U suvremenim zemljama struktura normativnih uvjeta vrlo je složena jer mnoštvo zakonskih rješenja, izravno ili posredno, utječe na razvoj neke djelatnosti. Stoga često i povoljna zakonska rješenja ne potiču razvoj jer je njihova primjena u praksi spora ili neizvjesna.¹⁸⁴ „Razvoj nautičkog turizma zahtijeva kompleksno zakonsko reguliranje iz razloga što se tu na različitim razinama isprepliću javni i privatni interesi, međunarodne konvencije i odredbe nacionalnog zakonodavstva, te brojni elementi sigurnosti plovidbe“.¹⁸⁵ U tom smislu je i zakonodavac uočio potrebu izmjena i dopuna PZ-a u dijelu odredbi kojima bi se regulirao ugovorni odnos koji proizlazi iz ugovora o nautičkom vezu, pa je stoga na koncu 2019. godine u tom duhu i izmijenjen i dopunjen PZ. Također, razumljiva je bila i potreba ovih izmjena PZ-a s obzirom na to da je prethodno nedostatno i nejasno bio reguliran odnos koji proizlazi iz ugovora o nautičkom vezu, što je u praksi dovodilo do spornih situacija u kojima stranke takvog ugovora nisu imale sigurnost u pogledu svojih prava i obveza, a što će se, smatramo, smanjiti zbog ovih izmjena i dopuna PZ-a iz 2019. godine.

Dakle, usprkos noveliranju PZ-a, opći uvjeti ugovora kad je riječ o ugovoru o vezu imaju i dalje značajnu ulogu. Naime, PZ postavlja zakonski okvir i sadržava u pretežitoj mjeri dispozitivne odredbe. Prema tome, ostavlja u vezi s čitavim nizom pitanja ugovornu slobodu i

¹⁸² Luković, *op. cit.* u bilj. 34, str. 281.

¹⁸³ Dominis, Ž., *Primjena Pravilnika o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila u poreznom nadzoru*, Naše more, vol. 58, br. 1-2, 2011., str. 48.

¹⁸⁴ Dundović; Kovačić, *op. cit.* u bilj. 30, str. 209.

¹⁸⁵ *Ibid.*, str. 210.

potrebu uređenja odnosa među strankama. One tu ugovornu slobodu pravno „koriste“ i izražavaju kroz primjenjive opće uvjete, i to luke nautičkog turizma kroz njihovo kreiranje, a korisnik veza kroz prihvaćanje tih uvjeta. Upravo zbog toga ih je važno detaljnije analizirati, što se i čini u nastavku ovog poglavlja.

4.2.1. *Općenito – opći uvjeti ugovora*

Opći uvjeti ugovora predstavljaju posebnu ugovornu formu koja se u pravilu primjenjuje u slučajevima kada jedna ugovorna strana isporučuje uslugu ili robu većem broju pojedinačnih ugovornih sudionika (korisnika/kupaca) – pod istim uvjetima. Opći uvjeti ugovora ugovaraju se u formi pozivanja osnovnog ugovora na njih, te imaju snagu ugovornih odredbi. Kako se marine objektivno nalaze u položaju da moraju pružati istu uslugu većem broju korisnika, logično su time bile usmjerene na jedinstveno uređenje ugovora o vezu kroz formu općih uvjeta ugovora, koji su zajednički za sve korisnike uz dodatak pojedinačnih ugovora o vezu. Načelno, što se tiče odnosa općih uvjeta ugovora prema ostalim odredbama ugovora, za naznačiti je da ako se opći uvjeti ugovora ne slažu s nekom od posebnih odredbi ugovora o kojima je riječ, prednost imaju posebne pogodbe (odredbe) ugovora.¹⁸⁶ Osnovna djelatnost luka nautičkog turizma upućuje na činjenicu da one svojim korisnicima primarno organiziraju veći broj morskih vezova ili suhih smještajnih kapaciteta za plovne objekte pod jednakim ili vrlo sličnim uvjetima.

Pitanja prava i obveza, a time i odgovornosti za eventualnu štetu na temelju ugovora u pravilu je potrebno ocjenjivati analizom općih uvjeta ugovora u ovome pravnom odnosu, s obzirom na to da se u pravilu ugovorni odnosi zasnivaju na ugovorima o vezu koji se pozivaju na primjenu općih ugovornih uvjeta (ponekad i dodatnih akata, kao npr. lučki red i sl.). Suprotno tomu, moguće je ocijeniti da bi bilo vrlo zahtjevno ustrojiti odnose između luke nautičkog turizma i korisnika vezova isključivo na temelju ugovora o vezu, zato što je riječ o dugoročnim pravnim odnosima koji predviđaju različite vrste postupanja, s različitim plovnim objektima, u različitim okolnostima, te uz veći broj specifičnih iznimaka. Navedeno se jedino

¹⁸⁶ Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 461.

može primjereno uređivati u pravnoj formi ugovora koji predviđaju primjenu općih uvjeta ugovora.

Radi razumijevanja pojmova korisno je spomenuti da ZOO koristi terminološku složenicu „opći uvjeti ugovora“, dok je u gospodarskom poslovanju uobičajena terminološka složenica „opći uvjeti poslovanja“. Ove razlike u terminima ne predstavljaju pravno relevantnu razliku u sadržaju tih instituta, te ih se može ocijeniti kao istoznačnice. Uobičajeno je također opće uvjete ugovora nazvati pozivom na konkretan naziv osnovnog ugovora na koji će se odnositi konkretni opći uvjeti ili pozivom na naziv pružatelja usluge. Tako se npr. u slučaju luka nautičkog turizma opći uvjeti ugovora ponekad nazivaju „opći uvjeti ugovora o vezu“ ili „opći uvjeti poslovanja...(naziv marine)“, što će biti razvidno iz analize sadržaja pojedinačnih primjera pojedinih općih uvjeta ugovora (vidi *infra*, 4.2.8.). Kada su u pitanju luke nautičkog turizma, može se ocijeniti da one ne koriste određene uobičajene zajedničke koncepte općih uvjeta ugovora u usporedbi s drugim subjektima koji u pravilu koriste takav oblik ugovaranja, kao npr. teleoperateri, osiguravajuća društva, pružatelji komunalnih usluga i dr. Slijedom toga je potrebno posebno analizirati specifičnosti korištenja općih uvjeta ugovora onako kako ih obično primjenjuju luke nautičkog turizma.

Iako se u praktičnoj pravnoj primjeni nedovoljno primjećuje pravna razlika u tumačenju i primjeni općih uvjeta ugovora naspram tipskih ugovora, smatramo da je pravilno zaključiti da ona postoji. Stoga tipski ugovor ne mora nužno imati formu općih uvjeta, već može biti i u formi jednog akta, tj. samoga konkretnog ugovora, u skladu s čl. 295. st. 1. ZOO-a. ZOO predviđa mogućnost utvrđenja ništetnima onih ugovornih odredbi općih uvjeta ugovora za koje bi se utvrdilo da su sklopljene „...suprotno načelu savjesnosti i poštenja, čime prouzrokuju očiglednu neravnopravnost u pravima i obvezama strana na štetu suugovaratelja sastavljača ili ugrožavaju postizanje svrhe sklopljenog ugovora...“.¹⁸⁷ Navedena mogućnost utvrđenja ništetnim postoji čak i ako su opći uvjeti ugovora odobreni od strane nadležnog tijela.¹⁸⁸ Prilikom ocjene, tj. utvrđenja jesu li ili nisu ništetne odredbe općih uvjeta primjenjuju se odredbe stavaka 2. i 3. istog članka. Stoga je ova odredba čl. 296. ZOO-a relevantna i za ocjenu ništetnosti odredbi općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma s obzirom na to da je riječ o općenitoj odredbi ZOO-a koja nije isključena posebnim zakonom, te se primjenjuje na sve

¹⁸⁷ Čl. 296. st. 1. ZOO-a.

¹⁸⁸ *Ibid.*

ugovorne odnose. Nastavljajući se na dio odredbe st. 1. čl. 296. ZOO-a koja se odnosi na odobrenje uvjeta od strane nadležnog tijela, u slučaju luka nautičkog turizma opći uvjeti ugovora ne podliježu odobrenju nadležnog tijela, ali pravilnik o redu u luci podliježe takvom odobrenju, te je moguće da ta dva akta sadrže istovjetnu odredbu. Time bi se moglo reći da je takva odredba posredno odobrena od nadležnog tijela, a što u skladu s tom odredbom ZOO-a ne bi imalo utjecaja na njezinu eventualnu ocjenu ništetnosti. ZOO kod uređenja ništetnosti nije predvidio posebne uvjete u odnosu na odredbe tipskog ugovora. Odredbe tipskog ugovora su prema kriteriju potencijalne ništetnosti u jednakom režimu kao i odredbe bilo kojeg ugovora. To znači da mogu biti utvrđene ništetnima iz razloga koji su općenito predviđeni kao razlozi za ništetnost ugovora,¹⁸⁹ a dodatno mogu podlijezati i pravilima koja se odnose na tumačenje nejasnih odredbi kad je ugovor sastavljala samo jedna ugovorna strana. U analizi odredbi ZOO-a koje se odnose na ništetnost općih uvjeta ugovora pozornost osobito privlači stavak 3. članka 296. koji predviđa iznimke u cilju utvrđenja ništetnosti u posljednjem dijelu te odredbe koja kao kriterij uzima jasnoću, razumljivost i laku uočljivost odredbe. Ovdje postoji određena proturječnost između ovog uređenja ZOO-a i uređenja potrošačkog prava iz ZZP-a, koji propisuje da je unatoč činjenici što je ugovorni odnos formalno sklopljen s jasnom i razumljivom odredbom moguće da i ta odredba općih uvjeta ugovora bude ništetna ako se o njoj nije među strankama pojedinačno raspravljalo, a ona uzrokuje znatnu neravnotežu u pravima i obvezama ugovornih strana na štetu potrošača. Navedeni stav je vidljiv iz glave II. ZZP-a kojom je regulirano što se smatra nepoštenim odredbama u potrošačkim ugovorima, a gdje je između ostalog predviđena ništetnost kao posljedica nepoštenosti odredbi.¹⁹⁰ U ovom radu se posebno obrađuje aspekt potrošačkog prava u cjelokupnom odnosu građanskopravne odgovornosti luke nautičkog turizma, zato što je zastupljenost potrošačkih ugovora u tom odnosu približno kvantitativno jednaka ugovorima koji se sklapaju s pravnim osobama.

4.2.2. Važnost i razlozi za primjenu općih uvjeta ugovora kod ugovora o vezu

Luke nautičkog turizma u pravilu dijele iste interese i razloge za ustrojstvo općih uvjeta ugovora s drugim djelatnostima koje uobičajeno koriste tu ugovornu formu. Osnovni razlog za

¹⁸⁹ Čl. 322. – 329. ZOO-a.

¹⁹⁰ Čl. 54. ZZP-a.

ustrojavanje i primjenu općih uvjeta ugovora jest razumna potreba luka nautičkog turizma da mnoge elemente svoga tipskog ugovornog odnosa odrede unaprijed standardizirano prema velikom, nepoznatom broju ugovaratelja s druge strane. Pri tome nije pravno odlučno o kojoj vrsti isporuke robe ili usluge će biti riječ, već je bitno da se radi o takvoj djelatnosti koja pretpostavlja velik broj, u temeljnim elementima ugovora, istovjetnih ugovornih odnosa. Moguće je iznimno očekivati drugačiju strukturu akata autonomnog prava od uobičajene – ugovor o vezu, opći uvjeri ugovora, pravilnik o redu u luci i cjenik – u slučaju ugovornih odnosa s *charter* društvima.¹⁹¹ Oni nužno imaju potrebe za većim brojem vezova istovremeno zbog smještaja broja flote. Pri tome imaju različit interes i različito ugovorene uvjete od drugih korisnika koji ne obavljaju djelatnost. To se ne odnosi samo na različite cijene, nego i na pitanja nadzora, pozicija, korištenja infrastrukture marine i tako dalje.¹⁹²

Donošenjem općih uvjeta ugovora jedna ugovorna strana postiže više ciljeva i to u obostranome ugovornom interesu kao što je preventivna transparentnost pravnih, a dijelom i ekonomskih te tehnoloških uvjeta koji se nude drugoj ugovornoj strani. Daljnji cilj koji se postiže je ekonomičnost u komunikaciji s potencijalnim ugovarateljima, jer se u odnosu na uvjete ponuđene kroz formu općih uvjeta poslovanja u pravilu ne predviđa mogućnost izmjene ili dopune samog akta općih uvjeta. Međutim, time se ne isključuje mogućnost drugačijeg uređenja u slučajevima gdje se ne predviđa sklapanje tipskog ugovora. Osim navedenog, donošenjem općih uvjeta ugovora postiže se i olakšana usporedba ugovornih uvjeta s drugim isporučiteljima iste ili slične usluge te se pravno uređuje velik broj pitanja i odnosa s drugom ugovornom stranom na općenit način.

4.2.3. Opći uvjeti ugovora luka nautičkog turizma s aspekta ZOO-a

Opći uvjeti ugovora (poslovanja) u formi, ali i sadržajno, uvjetovani su dvjema osnovnim odrednicama. Riječ je o ugovornim odredbama koje sastavlja samo jedna ugovorna strana i primjenjuju se kao sastavni dio ugovora koji se najčešće, ali ne nužno, sklapa u tipskom obliku. Opći uvjeti poslovanja predstavljaju popis klauzula po kojima posluje subjekt koji ih

¹⁹¹ Pijaca, M.; Padovan, A. V., *A Review of Contractual Practices between Marina Operators and Yacht Chartering Companies in Croatia*, *The Journal of International Maritime Law*, vol. 24, br. 4, 2018., str. 323.

¹⁹² *Ibid.*, str. 324.

donosi, pri čemu formularni, a time i adhezijski ugovori sadrže uvijek opće uvjete poslovanja ponuditelja.¹⁹³ Opći uvjeti ugovora čine popis ugovornih klauzula formuliranih unaprijed u pisanom obliku kojima se ugovorne strane mogu koristiti tako da sve te klauzule ili neke od njih uključe u ugovor, da se u ugovoru pozovu na sve njih ili samo na neke. Opći se uvjeti dakle ne mogu izravno primijeniti jer ne čine obrazac ugovora, nego formular ugovornih klauzula na koje se strane mogu pozvati.¹⁹⁴ Da bi opći uvjeti bili obvezni za obje ugovorne strane, u skladu sa ZOO-om, oni moraju biti uvršteni u konkretni ugovor, bilo da su uistinu u cijelosti uneseni u ugovor bilo da se na njih pozivaju, i moraju biti objavljeni na uobičajeni način.¹⁹⁵

ZOO uređuje opću primjenu i shvaćanje općih uvjeta ugovora¹⁹⁶ te se samo uzgred poziva na primjenu pojedinih općih uvjeta ugovora pri uređenju različitih nominatnih ugovora, kao npr. kod ugovora o prijevozu,¹⁹⁷ kod ugovora o nalogu¹⁹⁸ ili npr. kod ugovora o otpremi.¹⁹⁹ Posebnu regulaciju općih uvjeta ZOO predviđa za ugovore o osiguranju²⁰⁰ i ovo pitanje svakako zaslužuje posebno razmatranje i obrazloženja vezana za vrste osiguranja, kako luka nautičkog turizma tako i osiguranja koja sklapaju korisnici vezova i treće osobe. U slučaju primjene i shvaćanja općih uvjeta ugovora koji se odnose na uslugu luka nautičkog turizma od iznimne su važnosti upravo odredbe čl. 295. i čl. 296. ZOO-a koje će kasnije biti detaljno razložene u ovoj točki u odnosu na luke nautičkog turizma. Stoga je u ovom dijelu bilo korisno skrenuti pozornost na to da ZOO uređuje što su opći uvjeti ugovora, kako se objavljuju, na koga se odnose te u kojem su odnosu s posebnim ugovornim uvjetima.²⁰¹

¹⁹³ Petrić, *op. cit.* u bilj. 180, str. 31.

¹⁹⁴ Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 459.

¹⁹⁵ Petrić, *op. cit.* u bilj. 186, str. 34.

¹⁹⁶ Čl. 295. i 296. ZOO-a.

¹⁹⁷ Čl. 662. st. 2. ZOO-a.

¹⁹⁸ Čl. 817. ZOO-a.

¹⁹⁹ Čl. 858. ZOO-a.

²⁰⁰ Čl. 926. ZOO-a.

²⁰¹ Vidi čl. 295. ZOO-a: „1.) Opći uvjeti ugovora su ugovorne odredbe sastavljene za veći broj ugovora koje jedna ugovorna strana (sastavljač) prije ili u trenutku sklapanja ugovora predlaže drugoj ugovornoj strani, bilo da su sadržani u formularnom (tipskom) ugovoru, bilo da se na njih ugovor poziva. 2.) Opći uvjeti ugovora dopunjuju posebne pogodbe utvrđene među ugovarateljima u istom ugovoru, i u pravilu obvezuju kao i ove. 3.) U slučaju neslaganja općih uvjeta i posebnih pogodbi, vrijede ove posljednje. 4.) Opći uvjeti ugovora moraju se objaviti na uobičajeni način. 5.) Opći uvjeti obvezuju ugovornu stranu ako su joj bili poznati ili morali biti poznati u vrijeme sklapanja ugovora.“

ZOO na jednak način uređuje moguću ništetnost općih uvjeta ugovora neovisno o tome je li riječ o trgovcu ili potrošaču kao drugoj ugovornoj strani,²⁰² pri čemu treba uzeti u obzir i „pravnu narav ugovora“, a što je sada nakon normiranja ovog ugovora kao nominatnog ugovora svakako jasnije i pravno pouzdanije nego što je to bilo do donošenja ZIDPZ2019, kada je u ocjeni pravne naravi tog ugovora u svrhu utvrđenja ništetnosti trebalo proučiti i elemente ugovora o ostavi, najmu, djelu, nalogu i možda još nekih srodnih ugovora uređenih ZOO-om, ovisno o uređenju samog ugovora o vezu. Za valjanost primjene općih uvjeta ugovora, što znači da bi obvezivali stranu kojoj su predloženi, potrebno je:

- a) objaviti ih na uobičajeni način, npr. putem tiska, u nekoj publikaciji, ali i u poslovnoj prostoriji ponuditelja i sl.
- b) da su sadržani u tekstu ugovora (na obrascu, formularu), npr. na poledini ugovora, ili da se u nekoj odredbi ugovora na njih poziva (obično pri kraju ugovornog teksta), da su ponuđenom bili poznati ili morali biti poznati u trenutku sklapanja ugovora. Izraz „morali biti poznati“ znači zapravo prešutno preuzimanje općih uvjeta u formularnom ugovoru, pogotovo ako su suugovaratelji u stalnome poslovnom odnosu, ili su opći uvjeti ponuditelja već bili sadržani u prethodnom ugovoru.²⁰³

Indikativno je za institut općih uvjeta ugovora da se u ZOO-u u cijelosti uređuje – samo materija moguće ništetnosti općih uvjeta ugovora,²⁰⁴ a to možda najbolje ukazuje na specifičnu pravnu prirodu takvog oblika ugovaranja. Iako su opći uvjeti ugovora predviđeni kao izraz volje jedne ugovorne strane, oni konstitutivno čine sadržaj ugovornog odnosa činom prihvata od strane druge ugovorne strane.²⁰⁵ Time oni svakako postaju izraz volje obiju ugovornih strana, a prihvata i obvezatnost tih uvjeta upravo su ograničeni odredbama članka 295. ZOO-a. U suvremenoj praksi do izražaja dolazi način objave općih uvjeta ugovora putem mrežnih stranica isporučitelja robe ili usluge. Takav način objave ima dva cilja: a) olakšano upoznavanje potencijalnih ugovaratelja s uvjetima općih uvjeta ugovora; i b) elektroničku formu i način dostave tih ugovornih uvjeta. Tako se u smislu gornje točke b) u pravilu ugovara da je druga ugovorna strana upoznata s općim uvjetima ugovora, te da oni čine sastavni dio ugovora time što su bili dostupni drugoj ugovornoj strani objavom na mrežnoj stranici one strane ugovora koja nudi određenu uslugu ili robu. U ovom dijelu dolazi do različitog statusa

²⁰² Čl. 296. st. 1. ZOO-a.

²⁰³ Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 460.

²⁰⁴ Čl. 296. ZOO-a.

²⁰⁵ Gorenc, V., *Osnove statusnoga i ugovornoga trgovačkog prava*, Gorenc i dr., Zagreb, 2005., str. 13–14.

pravnih i fizičkih osoba (potrošača) u pogledu općih uvjeta ugovora, kako uopće tako i kod luka nautičkog turizma, što je uređeno ZZZP-om (vidi *infra* 4.2.6.). U pogledu ovoga različitog statusa u odnosu na potrošača mjerodavne su i odredbe ZOO-a.²⁰⁶

4.2.3.1. Ograničenja i isključenja odgovornosti prema ZOO-u

Opći uvjeti ugovora luka nautičkog turizma trebali bi biti usklađeni s odredbama ZOO-a u odnosu na odgovornost za materijalne nedostatke ispunjenja,²⁰⁷ a ako za pojedine ugovore nije što drugo propisano, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe ZOO-a o odgovornosti prodavatelja za materijalne nedostatke.²⁰⁸ Pritom se ne misli nužno samo na marine, jer je odgovornost za nedostatke samog veza jednaka i za marine i za luke otvorene za javni promet koje nude uslugu korištenja nautičkog veza. Odredba čl. 408. ZOO-a uređuje ograničenja u pogledu isključenja i ograničenja odgovornosti u odnosu na potrošače. U slučaju općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma primjetno je da u praksi ne postoje razlike kod ugovaranja isključenja i/ili ograničenja odgovornosti ovisno o kriteriju sklapa li se ugovor s trgovcem ili potrošačem na drugoj ugovornoj strani. Logična je potreba svakog pružatelja usluga da na određeni način ograniči i/ili isključi svoje pojedine obveze, a time i daljnju odgovornost za štetu. Sve to osobito dolazi do izražaja ako se pružatelj usluge nalazi u odnosu prema korisnicima usluge u takvoj vrsti usluga koje se pružaju na jednak način većem broju korisnika usluga, što konačno uvjetuje istovjetna uređenja, u pravilu u formi općih uvjeta ugovora. Odredba čl. 408. st. 3. ZOO-a upućuje na primjenu prema potrošačima, što je logičan slijed uređenja ZOO-a počevši od odredbe 399.a ZOO-a kojom počinje detaljno uređenje pitanja vezanih za materijalne nedostatke stvari, u određenoj mjeri upravo u odnosu prema potrošačima, o čemu se dodatno govori u ovom radu i s aspekta Zakona o zaštiti potrošača (vidi *infra* 4.2.6.).

Ipak, dvojbeno je koliko su takva zajednička opća rješenja i za trgovce i za potrošače kao korisnike usluga pouzdana za luke nautičkog turizma kao pružatelje usluga. Naime, očito je da formalnopravno te dvije vrste korisnika usluga ne dijele ista prava na temelju kogentnih navedenih odredbi zakona²⁰⁹. Ovdje se može dodatno naglasiti da je teško procijeniti sastavlja

²⁰⁶ Konkretno, odredba čl. 408. ZOO-a, na koju upućuje odredba čl. 357. st. 3. ZOO-a.

²⁰⁷ Čl. 357. st. 1. ZOO-a.

²⁰⁸ Čl. 357. st. 3. ZOO-a.

²⁰⁹ Odredbe ZOO o odgovornosti u odnosu na potrošače.

li pružatelj usluge svjesno takvo pogrešno zajedničko rješenje u okviru općih uvjeta ugovora u odnosu na zakonska ograničenja nastojeći pri tome postići efekt da će u slučaju primjene ipak pojedini potrošači prihvatiti kao ispravno autonomno rješenje ograničenja (i/ili isključenja) odgovornosti iz tih uvjeta. S druge je strane moguće da je riječ o određenoj inerciji kod sastavljanja tih uvjeta u cilju jedinstvenih rješenja bez znanja o postojanju zakonskih ograničenja. Iako ugovor kao suglasno izraženu volju stranaka treba uvijek sagledavati kao cjelinu, ipak u slučaju očitog nerazmjera u obvezama stranaka u dijelu kada se općim odredbama suprotstavljaju posebne klauzule ugovora treba pribjeći tumačenju ugovora na način kojim se isti održava na snazi. Pri tome je važno, a o čemu ZOO svakako vodi računa,²¹⁰ u koliziji općih i posebnih uvjeta ugovora prednost uvijek dati posebnim uvjetima.²¹¹

Primjeri isključenja odgovornosti luke nautičkog turizma odnose se na različite štete, kao npr. požar na plovilu, oštećenja od pucanja konopa koji pripadaju plovilu, štete nastale kao posljedica oštećenja nastalih od strane drugog plovila (kao u tipičnom primjeru takvog ugovora – npr. odredba članka 4. Ugovora o korištenju godišnjeg veza marine Vrsar²¹²). Ako se radi o korisniku koji je ujedno potrošač, isključenja odgovornosti ne bi bila u skladu s uređenjem čl. 408. ZOO-a. Dodatna zaštita koju pruža Zakon o obveznim odnosima, čime je usklađen s gotovo svim pravnim sustavima, tiče se odredbi općih uvjeta ugovora zaključenih prema unaprijed tiskanom sadržaju. U takvom slučaju, pojavom bilo kakve nejasnoće ili kolizije, neovisno o posljedici koju ona proizvodi, člankom 320. ZOO-a stipulirano je tumačenje u korist druge strane, odnosno strane koja je manje zaštićena, jer nije pravno pravedno da teret negativnih posljedica ugovora padne na onu stranu koja nije sudjelovala u pregovorima, nego je samo pristupila ugovoru, te je opravdano da njezin interes zakonom bude zaštićeniji od interesa strane koja je ugovorne klauzule sastavila.²¹³

4.2.3.2. *Primjena isključenja umjesto ograničenja odgovornosti kod luka nautičkog turizma*

²¹⁰ Čl. 142. ZOO-a.

²¹¹ Petrić, S.; *Tumačenje općih uvjeta ugovora i njihov odnos s posebno ugovornim klauzulama u hrvatskom i europskom pravu*, Hrvatska pravna revija, vol. 1, br. 12, 2001., str. 27.

²¹² Službene mrežne stranice marine Vrsar; <http://montraker.hr/files/ugovor-godisnji-vrsar-HR.pdf> (21. kolovoza 2019.).

²¹³ Petrić, S.; *op.cit.* u bilj. 211, str. 30.

Posebno se može osvrnuti na to da se u općim uvjetima ugovora kod luka nautičkog turizma rijetko pristupa ograničenju odgovornosti pružatelja usluge (izuzetak su npr. marine Kremik Primošten i Solaris Šibenik), već se u pravilu uređuje samo isključenje odgovornosti kroz te uvjete. Tako se primjerice u odredbi čl. 4. Ugovora o korištenju godišnjeg veza marine Vrsar definiraju situacije kada je isključena odgovornost marine i to tako da odredba izrijekom glasi da marina „...ne odgovara za štete nastale u slijedećim slučajevima: štete kao posljedica više sile; štete kao posljedica krivog, nestručnog ili zlonamjernog postupka ili grubog nemara vlasnika...“.²¹⁴ Ograničenje odgovornosti u općim uvjetima ugovora samo je po sebi složenije za regulaciju od isključenja odgovornosti jer zahtijeva određeni kriterij ograničenja, dok za potrebu isključenja odgovornosti nije potreban kriterij, već se uređuje samo u odnosu na vrstu štete ili okolnost na koju se to isključenje odnosi. Moguće je da je to razlog zbog kojeg se kod luka nautičkog turizma rjeđe pristupa regulaciji ograničenja odgovornosti. Svakako bi jedan od mogućih jasnih kriterija ograničenja odgovornosti bio ograničenje odgovornosti za štetu do visine točno određenih novčanih iznosa štete. Takvo ograničenje moguće je nadalje razraditi po pojedinom štetnom događaju u odnosu na ukupnu štetu i u odnosu na štetu po pojedinom oštećeniku, tj. po pojedinom plovilu. S druge strane, za očekivati je da bi se takve odredbe o ograničenju odgovornosti trebale ugovoriti kada se ugovori i moguća obveza nadzora, kako bi se ta obveza nadzora ograničila u vidu financijske izloženosti pružatelja usluge. Svakako bi radi jasnoće takvih uređenja bilo dobro da se ona odnose na konkretne obveze pružatelja usluge koje on preuzima. Nadalje, moguće je razraditi i posebne ugovorne uvjete koji npr. sadrže ograničenja i/ili isključenja odgovornosti u odnosu na opće uvjete ugovora koji ih ne sadrže, te nadalje ponuditi korisnicima usluga na izbor dvije ili više vrsta posebnih uvjeta ugovora kojima se nudi uži ili širi opseg odgovornosti pružatelja usluga, a time se nudi i razmjerna razlika u visini naknade koja se naplaćuje za tu uslugu. Slijedom gore navedenog, kod ugovora o vezu gdje se ne ugovara ujedno i usluga nadzora plovila neće biti moguće ugovoriti posebnu odredbu kojom se ograničava ili isključuje odgovornost pružatelja usluge veza, jer on odgovara za sigurnost i ispravnost veza temeljem prisilne norme čl. 673.m st. 2. i 673.l PZ-a, gdje nije moguće ograničiti ili isključiti odgovornost pružatelja usluge.

²¹⁴ Službene mrežne stranice marine Vrsar; <http://montraker.hr/files/ugovor-godisnji-vrsar-HR.pdf> (21. kolovoza 2019.).

Primjeri mogućih ugovornih odredbi koje nisu do sada primjenjivane kod ugovora o vezu gdje se dispozitivno ugovara i usluga nadzora plovila, ovisno o potrebama ugovornih strana, jesu:

- a) „Ograničava se odgovornost za štetu na plovilu korisnika veza, ako je ugovorena usluga nadzora plovila na vezu, kad je šteta uzrokovana stanjem plovila, a ne stanjem veza, do visine npr. 500.000 eura.“, ili
- b) „Ograničava se odgovornost za štetu na plovilu korisnika veza, ako je ugovorena usluga nadzora plovila na vezu, kad je šteta uzrokovana stanjem plovila, a ne stanjem veza, do visine npr. 50 % procijenjene vrijednosti plovila“.

Temeljem predloženih odredbi moguće je ujedno napraviti i kategorizaciju cijene prema uzoru na pravila franšize kod ugovora o osiguranju, tako da je kod ugovora s većom vrijednosti ograničenja odgovornosti cijena ugovora o vezu niža i obratno. Također, uređenje fiksnog ograničenja odgovornosti u dijelu usluge ugovora o vezu koja se odnosi na nadzor plovila može se postići i izvjesnija procjena rizika za osiguratelja kod osiguranja odgovornosti iz djelatnosti.

Navedeno uređenje bilo bi svakako dopustivo u odnosu na korisnike veza pravne osobe, dok bi u odnosu na korisnike veza potrošače u pravilu takvo uređenje bilo također dopustivo primjenom čl. 408.st. 2. ZOO-a onda kada možemo nedvojbeno zaključiti da se pružatelj veza nije koristio svojim monopolskim položajem. Pri tome će u analognoj primjeni odredbi ZOO-a u slučaju usluge nadzora veza biti teže ocijeniti kako primijeniti čl. 402. ZOO-a koji upućuje na aspekt znanja kupca o postojanju nedostataka stvari. U ovom slučaju riječ je načelno o nedostacima stvari koja je već u vlasništvu kupca. Stoga potrošač (korisnik veza) nije u poziciji kupca koji tek stječe stvar (plovilo), već suprotno tome, daje u nadzor stvar drugoj ugovornoj strani. Zato bi se načelno moglo uzeti da je korisniku veza poznatije nego pružatelju usluge veza (marini) koje nedostatke ima njegova stvar. Alternativan pristup pitanju ograničenja ili isključenja odgovornosti za štetu može biti kroz ugovaranje isključivo usluge veza bez usluge nadzora plovila, čime se odgovornost pružatelja usluge sužava načelno na pozornost glede stanja veza, a ne i glede stanja plovila, što nije uobičajeno u odnosu na marine iako je formalno dopušteno u skladu s čl. 673.j st. 3. PZ-a.

Dakle, neovisno o tome što će stranke ugovoriti u ugovoru ili općim uvjetima u pogledu ograničenja odgovornosti, načelo *restitutio in integrum* ostaje neupitno po svojoj stvarnoj i

pravnoj logici, kao i pravičnosti. „Propisivanje štetnikove obveze naknade štete, kao i oštećenikova prava na naknadu pretrpljene štete, u korijenima je pravnog poretka suvremene države“.²¹⁵ Dakle, u odredbama općih uvjeta luka nautičkog turizma u pravilu se nalaze odredbe kojima se izrijeком navode situacije u kojima se isključuje i/ili ograničava odgovornost tih luka nautičkog turizma kao pružatelja usluge veza. Navedeno je u skladu s odredbom čl. 346. ZOO-a, koja kao i većina općih pravila o naknadi ugovorne štete²¹⁶ nije prisilne prirode, pa zakon dopušta stranama obveznopravnog odnosa urediti obujam naknade štete i na drukčiji način od onoga predviđenog tim odredbama. To se može učiniti na više načina: a) ugovaranjem klauzula o proširenju²¹⁷ i ograničenju ili isključenju odgovornosti,²¹⁸ b) ugovaranjem ugovorne kazne,²¹⁹ c) ugovaranjem neke klauzule koja materiju čl. 346. ZOO-a uređuje drukčije (npr. da se dobitak vjerovnika isključuje (ne računa) pri određivanju visine naknade štete koja mu je počinjena), d) pri ugovaranju obujma naknade štete treba imati na umu da za povredu novčane obveze zakon propisuje zatezne kamate kao oblik naknade štete,²²⁰ a te odredbe imaju prisilno značenje, što znači da osim iznimke iz čl. 30. st. 2. ZOO-a vjerovnik za povredu novčane obveze ne može zahtijevati naknadu štete prema čl. 346. ZOO-a.²²¹

Konkretno, uređenje čl. 408. st. 2. ZOO-a gramatički je dovoljno jasno da upućuje da kod potrošačkog ugovora „ugovaratelji *a contrario* ne mogu ograničiti prodavateljevu odgovornost“, dok se odredbom čl. 357. st. 3. ZOO-a na izniman način za ZOO upućuje na primjenu odredbi o odgovornosti prodavatelja, a to je upravo, među ostalim, odredba čl. 408. ZOO-a. Stoga čl. 357. ZOO-a nije u suprotnosti s čl. 408. ZOO-a, jer se na njega upućuje, i tada treba primjenjivati čl. 408. kao specijalniju odredbu u odnosu na neko specifično pitanje, npr. položaj potrošača koji se očito uređuje u dijelu odgovornosti prodavatelja. Međutim, ono što će ostati određena dvojba jest to da u mnogim potrošačkim ugovorima prodavatelji ili pružatelji usluga očigledno ugovaraju razna isključenja i ograničenja svoje odgovornosti, pa je nejasno rade li to nesvjesno u odnosu na čl. 408. ZOO-a, ili obratno, svjesno jer razumiju da će upravo time ipak većinu potencijalno oštećenih potrošača odbiti od zahtijevanja svojih

²¹⁵ Marin, J., *Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 50, br. 165, 2011., str. 92.

²¹⁶ Čl. 342. – 349. ZOO-a.

²¹⁷ Čl. 344. ZOO-a.

²¹⁸ Čl. 345. ZOO-a.

²¹⁹ Čl. 350. – 356. ZOO-a.

²²⁰ Čl. 29. – 31. ZOO-a.

²²¹ Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 557–558.

prava. Svakako da ostvarenje prava kroz prethodno utvrđenje ništetnom ugovorene odredbe nije jednako provedivo kao i ostvarenje svog prava upravo kako je ugovoreno. Odredbe ZOO-a koje bi bile podloga za ocjenu svake ugovorne odgovornosti trgovca koja nije uređena drugim propisom u tom smislu predstavlja članak 14. st. 1. koji uređuje da se odredbe ZOO-a odnose na sve ugovore, osim ako za trgovačke ugovore nije izrijekom drugačije propisano, pri čemu se želi staviti naglasak na opće odredbe ZOO-a. Međutim, povrh navedenih aspekata u odnosu općih uvjeta ugovora i odredbi ZOO-a, korisno je istaknuti i neke dodatne relevantne institute iz ZOO-a koji mogu imati utjecaj na primjenu i ocjenu općih uvjeta ugovora.

4.2.3.3. *Odgovornost za štetu od opasne stvari ili djelatnosti kod luka nautičkog turizma*

Imajući u vidu da su luke nautičkog turizma nužno pravne osobe, pri ocjeni ugovorne odgovornosti može doći i do primjene odgovornosti pravne osobe za štetu koju počini njezino tijelo u obavljanju ili u vezi s obavljanjem svojih funkcija, u skladu s čl. 1062. ZOO-a.²²² Međutim, još važnije od toga, kroz opće uvjete ugovora moguće je uzeti u obzir i primjenu čl. 1063. i 1064. ZOO-a kojima se uređuje odgovornost za štetu od opasne stvari i opasne djelatnosti. Brodica ili jahta na vezu, što znači u stanju mirovanja, same po sebi ne bi se mogle smatrati opasnom stvari, ali takvo svojstvo mogu dobiti iznimno prema posebnim okolnostima, koje treba ocijeniti u posebnom slučaju. Jednako tako ni djelatnost pružanja veza na uporabu nije moguće, samo po sebi, smatrati opasnom djelatnošću.²²³ Ovdje je korisno istaknuti da su oba vida odgovornosti (subjektivni i objektivni) relevantna za pitanje građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma s obzirom na to da se samo u posebnim okolnostima opasnom stvari u sudskoj praksi smatra – brodica na motorni pogon u pogonu²²⁴. Status brodice (ili jahte) kao opasne stvari može se razmatrati u pravilu kroz činjenicu u koju se svrhu ta stvar koristi (ili ne koristi) kod pojedinoga štetnog događaja. U tom je smislu novija sudska praksa zauzela također i stav da brodica na vezu sama po sebi nije opasna stvar, jer u mirovanju ne predstavlja povećani rizik za okolinu.²²⁵ Iako posebno uređuje odgovornost za štetu od opasne

²²² Čl. 1062. ZOO-a.

²²³ Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V. , *Je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost?*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 61, br. 176, 2022., str. 223.

²²⁴ VSRH, Rev-2041/98 od 20. lipnja 2001.

²²⁵ VTSRH, Pž-6142/19 od 12. listopada 2021. godine. U ovoj odluci viši je sud zauzeo stav: „...pravilno je stajalište prvostupanjskog suda o tome da plovilo samo po sebi ne predstavlja opasnu stvar dok je na morskom vezu, a pogotovo dok je na suhom vezu, da bi tuženici kao vlasnici te stvari odgovarali po načelu objektivne odgovornosti iz članka 1063. ZOO-a.“. Jednako tako i VTSRH u odluci Pž-6141/19 od 30. studenog 2021. godine

stvari i od opasne djelatnosti, ZOO pobliže ne određuje što se smatra opasnom stvari odnosno što se smatra opasnom djelatnošću. Što u okolnostima pojedinog slučaja jest opasna stvar ili pak opasna djelatnost cijeni se prema odrednicama pravne teorije te iznesenim shvaćanjima sudske prakse.^{226,227} Međutim, ove odredbe ZOO-a²²⁸ otvaraju više posebnih pitanja u pogledu odgovornosti luke nautičkog turizma, a to su:

- a) pitanje ocjene djelatnosti luke nautičkog turizma kao moguće opasne djelatnosti
- b) pitanje ocjene plovnog objekata kao moguće opasne stvari
- c) pitanje ocjene dizalice, strojeva za prijevoz plovila kopnom i drugih stvari u vlasništvu luke nautičkog turizma kao moguće opasnih stvari odnosno opasne djelatnosti.

U tom smislu neki autori zaključuju da je važno da luka nautičkog turizma u svom pravilniku o redu u luci, koji je obvezna donijeti, jasno propiše pravila za obavljanje raznih tehničkih i servisnih usluga, posebice onih koje bi se svojim obilježjima mogle svrstati u opasne. Tako je, primjerice, pravilnicima o redu u većini marina navedeno da se rad dizalice, odnosno spuštanje ili dizanje plovila obavlja na operativnom prostoru marine koji je vidno obilježen i označen znakovima. Vlasnici i korisnici plovila, kao i treće osobe koji nisu ovlaštenici marine, ne smiju pristupiti operativnom prostoru dizalice. Ako to unatoč zabrani učine i pretrpe neku ozljedu uslijed pada plovila s dizalice, marina ili druga luka neće odgovarati za moguću štetu.²²⁹ Detaljnu analizu i odgovor na pitanja je li plovilo opasna stvar i je li djelatnost luka nautičkog turizma opasna djelatnost dale su autorice *Skorupan Wolff, V. i Padovan, A. V.* u svom radu „Je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna

u kojoj je zauzeo jednak stav te još dodao pojašnjenje: „...Brod ili brodica sami po sebi dok plove na širokim morskim ili oceanskim prostranstvima, u pravilu ne predstavljaju opasnost. Opasnost mogu predstavljati određene djelatnosti na brodu ili u vezi s brodom. Prema tome, manju opasnost za okolinu predstavlja brodica na morskom vezu, a još manje na suhom vezu. Od nje praktično ne prijeti bilo kakva opasnost za okolinu...“.

²²⁶ Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj.181, str. 1750.

²²⁷ Pravomoćnom odlukom Općinskog suda u Rovinju, P-178/07 od 17. veljače 2017. godine, sud je zaključio da u slučaju kada bi brodica bila u pogonu – bilo u kretnji, upotrebom motora ili bez motora (na jedra), tada bi ona predstavljala opasnu stvar, pa samim time i šteta koja bi nastala kao posljedica te kretnje povlači odgovornost vlasnika po načelu objektivne odgovornosti. Međutim, u konkretnom slučaju sud je zaključio da vlasnik plovila Gobby (a time i njegov osiguratelj) nije odgovoran i nije dužan regresirati izvršene isplate na ime štete izazvane u požaru ostalim vlasnicima plovila koja su cedirana ovdje tužitelju, ni po načelu objektivne odgovornosti, a ni po načelu krivnje. Sporna jahta je bila uredno privezana za vez kod tužitelja, za koju je prvotuzenik imao valjani ugovor, i u odnosu na koju brodicu je prvotuzenik postupao u skladu s preuzetim obvezama iz ugovora kako to uobičajeno čini kao korisnik veza i to ne samo s prosječnom, već i s povećanom pažnjom u odnosu na tehničku sigurnost plovila. Na to ukazuje dodatna oprema u sistemu gašenja požara, izolirani, odnosno obloženi kablovi koje tuženik redovno sprema po odlasku, redovna prijava i odjava iz luke iz čega se izvodi zaključak da nema propusta u njegovu postupanju u održavanju plovila.

²²⁸ Čl. 1063. i 1064. ZOO-a.

²²⁹ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 211.

djelatnost?“. Sa zaključcima iz tog rada slažemo se i u ovom radu, kako je uvodno u ovoj točki, ali i kasnije u tekstu rada navedeno²³⁰. Ovdje treba izdvojiti poseban slučaj kada je propisana objektivna odgovornost pružatelja usluge veza iz ugovora o vezu prema odredbi čl. 673.lj ZIDPZ2019, kojom se uređuje odgovornost u slučaju nepostojanja valjane pravne osnove, a što dalje uzrokuje da i obavljanje ove djelatnosti u tim okolnostima samo iznimno predstavlja opasnu djelatnost. Također, potrebno je naglasiti da prema prirodi ugovora o vezu marina u provedbi tog ugovora ne stječe posjed nad plovilom, neovisno čak i o tome je li dodatno ugovorena usluga nadzora plovila. To znači da zbog toga nije ispunjen kumulativni uvjet iz čl. 1066. st. 1. ZOO-a, a zbog čega marina temeljem ugovora o vezu nikako ne može biti osoba kojoj je stvar, tj. plovilo povjereno. Opći uvjeti ugovora luka nautičkog turizma upravo u pitanjima opasne stvari ili opasne djelatnosti neće biti od odlučne važnosti za ocjenu pitanja je li plovilo opasna stvar ili usluga veza opasna djelatnost. Pitanje opasne stvari ili opasne djelatnosti u tom smislu neće moći biti ni predmetom ograničenja odgovornosti kroz uređenje općih uvjeta ugovora o vezu.

Zaključno, kod razmatranja brodice ili jahte kao opasne stvari u svrhu ovog rada potrebno je prije svega uzeti u obzir da je riječ o plovilu – na vezu. Samim time to plovilo nema ona svojstva koja bi imalo da je u plovidbi, te samo iznimno može biti ocijenjeno kao opasna stvar. Jedna od mogućih iznimaka može biti znanje vlasnika stvari o manama stvari (plovila) ili dijela stvari (plovila). U pogledu ocjene djelatnosti marine kod pružanja usluge veza kao opasne djelatnosti, osim gore navedene zakonske iznimke koja se odnosi na pomanjkanje pravne osnove, iznimno se ova djelatnost može ocijeniti opasnom djelatnošću ako se utvrdi da je marina provodi uz naročita kršenja svojih obveza.²³¹

4.2.3.4. *Nepoštene i ništetne odredbe općih uvjeta ugovora*

U vezi s nepoštenim odredbama općih uvjeta, koje bi time bile i ništetne, nije primijećeno da bi postojao takav rizik koji bi se odnosio na korisnike vezova kod općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma u RH. Pitanje nepoštenih odredbi prema većem broju potrošača je materija koja je tek u začecima praktičnog propitivanja. Sudska je praksa u RH do 2012. godine (do „slučaja Franak“) bila dosta oskudna po ovom pitanju te se temeljila na odredbama

²³⁰ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 223, str. 217–288.

²³¹ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 223, str. 277–279.

ZOO-a, bez pozivanja na odredbe ZZP-a o nepoštenim odredbama.²³² U ovaj pravni slučaj je bio uključen i Ustavni sud Republike Hrvatske, a prethodno tome i Vrhovni sud Republike Hrvatske²³³, nakon čega je Visoki trgovački sud RH²³⁴ potvrdio prvostupanjsku presudu o usvajanju tužbenog zahtjeva.²³⁵ Ovaj postupak je svojim jedinstvenim primjerom ukazao na složenost provedbe kolektivne zaštite potrošača, te upravo stoga nije realno za očekivati da bi se u odnosima iz ugovora o vezu mogao pojaviti javni interes potrošača koji bi rezultirao pokretanjem kolektivnog spora.

Načelno, sklapanje ugovora u obveznom pravu počiva na suglasnosti volja stranaka i njihovu autonomnom pravu da suglasno utvrđuju uvjete i sadržaj ugovora.²³⁶ Stranke su se dužne kod sklapanja ugovora pridržavati i svih ostalih osnovnih načela obveznog prava (načela savjesnosti i poštenja, zabrane zlouporabe prava, suradnje, ravnopravnosti). Stoga bi u obveznom odnosu stranke trebale biti ne samo u pravnom, nego i u faktično ravnopravnom položaju. Jedan od mehanizama kojima pravni poredak osigurava jednakost, ravnopravnost i pravednost u ugovornom odnosu je i institut nepoštenih ugovornih odredbi. Taj institut nastao

²³² Ako korisnik osiguranja ne prijavi osigurani slučaj uz odgovarajuću dokumentaciju, već odmah pokrene sudski spor, pa je tužba preuranjena (VSRH, Rev-819/96 od 7. ožujka 2000.), isključenje obveze osiguratelja ako je štetni događaj nastao pri upravljanju vozilom bez propisane isprave (VSRH, Rev-1018/10 od 23. veljače 2011.), gubitak prava na naknadu ili svotu osiguranja ako osiguranik neposredno nakon prometne nezgode ne osigura kontrolu svoje alkoholiziranosti (VSRH, Rev-712/17 od 13. prosinca 2017.), uvjetovanje da listić sudionika u igri na sreću „Loto” stigne na vrijeme u trezor (VSRH, Rev-1034/04 od 20. rujna 2005.).

²³³ Revt-575/16 od 3. listopada 2017.

²³⁴ Pž-6632/17 od 14. lipnja 2018.

²³⁵ Naime, u 2012. godini podnesena je tužba radi zaštite kolektivnih interesa potrošača, te je povodom te tužbe Trgovački sud u Zagrebu u 2013. godini donio i presudu kojom je utvrdio da je 8 tuženih banaka povrijedilo kolektivne interese i prava potrošača korisnika kredita zaključujući ugovore o kreditima koristeći u istima ništetne i nepoštene ugovorne odredbe. Protiv ove prvostupanjske presude tužene banke su izjavile žalbe koje je Visoki trgovački sud RH usvojio, te je povodom podnesenih revizija Vrhovni sud RH donio odluku kojom je potvrdio odluku Visokog trgovačkog suda RH, pa je Odlukom Ustavnog suda RH broj U-III-2521/2015, U-III-2536/2015, U-III-2547/2015, U-III-2565/2015, U-III-2603/2015, U-III-2604/2015, U-III-2605/2015 od 13. prosinca 2016. Ustavni sud Republike Hrvatske djelomično usvojio ustavnu tužbu tužitelja i ukinuo tu odluku Vrhovnog suda Republike Hrvatske, a nakon čega je Vrhovni sud RH donio novu odluku kojom je usvojio reviziju tužitelja (udruge potrošača) i vratio predmet Visokom trgovačkom sudu RH na ponovno odlučivanje. U ponovljenoj drugostupanjskom postupku Visoki trgovački sud RH je odbio žalbe banaka i potvrdio prvostupanjsku presudu o usvajanju tužbenog zahtjeva, čime je ta prvostupanjska presuda postala pravomoćna presuda kojom je pravomoćno utvrđena povreda prava potrošača.

²³⁶ Ovdje treba imati na umu da je za tumačenje ugovora, koji zaključuju stranke, bitan njegov sadržaj, a ne naziv ugovora i što je bila volja stranaka, te kako su ga stranke u naravi provodile. Jednako tako zaključuje i Vrhovni sud RH u svojoj odluci Revt-30/02 od 6. ožujka 2002. godine: „Kako je navedeno sudovi su ocijenili da su stranke zaključile ugovor o uskladištenju, kako su ga i nazvale jer se radi o reguliranju poslova na pružanju usluga uskladištenju robe i da se iz čl. 2. ugovora zaključuje da je tužitelj vršio manipulaciju robe i da tuženik nije čuvao svoju robu već tužiteljevu... Iz sadržaja ugovora, zapisnika o primopredaji prostora, okolnosti da nije sačinjen aneks ugovora (kojim bi se ugovorili elementi iz čl. 730. ZOO) te načina korištenja spornog prostora, ovaj Vrhovni sud RH zaključuje da se radi o ugovoru o zakupu poslovnog prostora i spor koji je nastao proizlazi iz takovog, a ne ugovora o uskladištenju.“

je u prvom redu zbog poremećaja ugovorne ravnoteže uslijed široke uporabe tipskih i adhezijskih ugovora te općih uvjeta ugovora.

Direktiva Vijeća 93/13/EEZ o nepoštenim uvjetima u potrošačkim ugovorima (dalje u tekstu: Direktiva 93/13)²³⁷ u odredbi čl. 3. st. 1. definira kada se smatra da je ugovorna odredba nepoštena, i to je ona ugovorna odredba o kojoj se nisu vodili pojedinačni pregovori te ako u suprotnosti s uvjetom o dobroj vjeri, na štetu potrošača prouzroči znatniju neravnotežu u pravima i obvezama stranaka, proizašlih iz ugovora. Pretpostavke ništetnosti (nepoštenosti) prema ZOO-u jesu: da je suprotno načelu savjesnosti i poštenja prouzročena očigledna neravnopravnost u pravima i obvezama strana, da je to na štetu suugovaratelja strane koja je sastavila ugovor (opće uvjete), ili je ugrožena svrha sklopljenog ugovora. Odredba općih uvjeta ugovora je ništetna (nepoštena) ako su kumulativno ispunjene pretpostavke ništetnosti, bez obzira na to jesu li opći uvjeti odobreni od nadležnog tijela. Pretpostavke za ništetnost (nepoštenost) u ZOO-u odgovaraju zahtjevima iz čl. 3. st. 1. Direktive 93/13, ali idu iznad stupnja zaštite u Direktivi, jer ustanovljuju odredbu ništetnom i kad ugrožava postizanje svrhe sklopljenog ugovora, što ni Direktiva ni ZZP ne predviđaju. ZOO predviđa opću klauzulu bez navođenja mogućih situacija neravnopravnosti stranaka ili ugrožavanja svrhe ugovora. ZOO samo navodi primjerice kriterije kojima bi se sud trebao rukovoditi prilikom ocjene ništetnosti (nepoštenosti) odredbe općih uvjeta ugovora. ZOO propisuje iznimke od mogućnosti primjene općih pretpostavki za utvrđenje ništetnosti općih uvjeta ugovora, a te iznimke su sljedeće: ako je sadržaj odredbe preuzet iz važećih propisa, ili se prije sklapanja ugovora o njima pojedinačno pregovaralo, pri čemu je druga strana mogla utjecati na njihov sadržaj, ako je odredba o predmetu i cijeni ugovora, i ako su te odredbe jasne, razumljive i lako uočljive.²³⁸

Zaključno, ZOO upravo zbog specifične primjene općih uvjeta ugovora o kojima se kod sklapanja ugovora ne pregovora, odnosno nisu predmet zajedničkog sastavljanja, predviđa i iznimku u regulaciji ništetnosti na način uređen člankom 296. st. 1. i 2., a što kod ugovora nije općenito primjenjivo. Za sada nema podataka o mogućim postupcima za utvrđenje ništetnosti pojedinih odredbi općih uvjeta ugovora o vezu. Ipak, nije isključeno ni takvo razmatranje općih uvjeta ugovora o vezu s obzirom na to da se oni sastavljaju na jedinstven način i prema

²³⁷ Direktiva Vijeća 93/13/EEZ od 5. travnja 1993. godine o nepoštenim uvjetima u potrošačkim ugovorima (Službeni list Europske unije 95, str. 29), a koja je izmijenjena Direktivom 2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2011. (Službeni list Europske unije 304, st. 34) te Direktivom (EU) 2019/2161 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. (Službeni list Europske unije 328, str. 7).

²³⁸ Čl. 296. ZOO-a.

potrošačima i prema trgovcima kao korisnicima veza, a što bi u kasnijoj primjeni moglo uzrokovati rizik moguće ništetnosti pojedine odredbe prema potrošačima primjenom čl. 296. st. 1. i 2. ZOO-a.

4.2.3.5. Podredna primjena osnovnih načela i odredbi o nominatnim ugovorima iz ZOO-a

Nadalje, nakon donošenja ZIDPZ2019 potrebno je razmotriti i podrednu primjenu ZOO-a koja se odnosi na nominatne ugovore, ali i primjenu načela ZOO-a koja su uređena glavom I. kao „Osnovna načela“. Primjena ovih odredbi moguća je kod svakog nominatnog ugovora, neovisno o tome kojim je propisom on uređen, jer je riječ o načelima važećim za sve obveznopravne odnose. Tako je i ugovor o vezu sada kao nominatni ugovor moguće razmatrati kroz primjenu osnovnih načela ZOO-a. Pri tome je moguće naznačiti načelo slobode uređivanja obveznih odnosa, koje među ostalim usmjerava na poštovanje prisilnih propisa. Pružanje usluge veza dijelom je oslonjeno i na prisilne propise upravnog prava, a na što upućuje odredba PZ-a, čl. 673.lj (vidi *supra*, 4.1.). Iako se u biti svako od osnovnih načela ZOO-a može primijeniti u slučaju ugovora o vezu, držimo korisnim još dodatno spomenuti i načelo primjene običaja i prakse. U slučaju općih uvjeta ugovora o vezu ovo bi načelo moglo doći do izražaja upravo zato što je u duljem periodu ovaj ugovorni odnos bio inominatan, što je prirodno poticalo stvaranje običaja među ugovornim stranama. Kada je riječ o običajima među trgovcima, ovo načelo svakako može biti primjenjivo kod ugovora o vezu, npr. u odnosima između marina kao pružatelja veza i *charter* društava kao korisnika. Podredna primjena ZOO-a pozivom na druge nominatne ugovore, kao što su npr. ugovor o ostavi (vidi *infra*, 4.3.4.) ili ugovor o nalogu (vidi *infra*, 4.3.5.), bila je nužna do uređenja ugovora o vezu kao nominatnog ugovora u PZ-u, a danas može ostati samo u posrednoj vezi s primjenom ugovora o vezu kada pružatelj usluge veza uz ugovor o vezu ugovara i dodatne usluge po osnovi drugog ugovora (npr. čišćenje, održavanje ili podizanje plovila dizalicom).

Zaključno, sada, nakon stupanja na snagu ZIDPZ2019, ne postoji mogućnost podredne primjene nekoga drugog nominatnog ugovora iz ZOO-a u svrhu tumačenja ugovora o vezu. Međutim, postoji mogućnost primjene osnovnih načela ZOO-a te drugih općih odredbi ZOO-a koje se odnose na sve obveznopravne ugovore, neovisno o tome kojim su propisom uređeni. Sada bi jedino bila moguća podredna primjena nekoga nominatnog ugovora iz ZOO-a u vezi s ugovorom o vezu iz drugih ugovornih odnosa marina, a koji nisu nužni za provedbu ugovora

o vezu. Npr., ugovor o nalogu za neke posebne dodatne usluge koje marina može dobrovoljno i neovisno ugovoriti s korisnikom veza (npr. čišćenje plovila), u skladu s čl. 673.j. st. 3. ZIDPZ2019 koji ostavlja na dispozitivnu volju stranaka eventualno dodatno ugovorno uređenje za „druge dodatne usluge i radove“.

4.2.4. Opći uvjeti ugovora luka nautičkog turizma s aspekta ZPDML-a i ZPUT-a

ZPDML primarno uređuje upravnopravni položaj luka nautičkog turizma, što nema neposredan utjecaj na obveznopravni aspekt ugovora o vezu, tj. općih uvjeta tog ugovora. Stupanjem na snagu ZPDML2023 prvi put se zakonski definira pojam luke nautičkog turizma. Konkretno, u čl. 141. propisano je da je luka nautičkog turizma luka namijenjena za prihvat, smještaj i održavanje plovila, te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovilima, a u poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu. Ipak, potrebno je uočiti da luke nautičkog turizma nemaju u cijelosti dispozitivan građanskopravni okvir za uređenje svojih prava i obveza prema korisnicima veza. Razlog tomu je što je uređenje ugovora o vezu u određenoj mjeri ograničeno i nekim prisilnim propisima, kao ovdje ZPDML-om. Tako ZPDML u čl. 163. upućuje na pravilnik o redu u luci koji potvrđuje nadležna lučka kapetanija. U tom smislu opći uvjeti ugovora moraju prethodno biti usklađeni s uvjetima koji su odobreni od navedenoga nadležnog tijela kroz pravilnik o redu u luci. Nadalje, regulacija luka nautičkog turizma prema korisnicima vezova, po osnovi obveza koje luka nautičkog turizma ima temeljem ZPDML-a, potrebna je zato što se ZPDML u pravilu ne odnosi na korisnike vezova, nego na koncesionare. Stoga je potrebno na adekvatan način kroz pravilnik o redu u luci i opće uvjete ugovora dalje ugovorno razraditi obveze koncesionara prema korisnicima vezova.

ZPDML-om se uređuje vrlo široko pravno područje, kako to predviđa članak 1. tog Zakona, i to: pojam i pravni status pomorskog dobra, zaštita pomorskog dobra, određivanje njegovih granica, evidencija i upis pomorskog dobra u katastru i zemljišnoj knjizi, imovinskopravna pitanja, upravljanje, upotreba pomorskog dobra, koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, morske plaže, sidrišta i privezišta, pojam i razvrstaj morskih luka, lučko područje, lučke djelatnosti, luke otvorene za javni promet i osnivanje lučkih uprava, luke posebne namjene te nadzor nad provedbom ovoga Zakona. Budući da se tim Zakonom uređuju i imovinskopravna pitanja, način uporabe pomorskog dobra i koncesije na njemu, on dijelom utječe i na građanskopravni aspekt ugovora o vezu. Primjerice, marine kao luke posebne

namjene podvrgnute su posebnom pravnom režimu pa su dužne poštovati odredbe o redu na pomorskom dobru prema ZPDML-u i odgovarajućim podzakonskim aktima. Dužnost opremanja marine potrebnim prihvatnim uređajima tereti ovlaštenike koncesije. Isto tako, s obzirom na to da se kao korisnici marina najčešće javljaju jahte i brodice, koje po prirodi svoje namjene ne prevoze teret, obvezu postavljanja odgovarajućih prihvatnih uređaja u marinama treba tumačiti isključivo u okviru prihvata otpada s jahti i brodica. Pojam otpada obuhvaća sav otpad, uključujući i sanitarne vode te ostatke koji nastaju za vrijeme korištenja broda, osim ostataka tereta.²³⁹ Stoga će se i u općim uvjetima ugovora na odgovarajući način regulirati odredbe o regulaciji otpada, odnosno sprječavanju onečišćenja s brodova (vidi *infra*, 5.2.3.).

Općenito govoreći, za regulaciju održavanja reda u luci, kao i sigurnosti, treba uzeti u obzir da su pojedine marine građene na području koje nije prirodno zaštićeno od djelovanja mora, pa se mogu pojaviti dijelovi tih marina u kojima je sigurnost priveza, u određenim okolnostima, upitna. To se ponajprije odnosi na marine u kojima je utjecaj valova umanjen izgradnjom lukobrana i gdje su u slučaju potpune zauzetosti marine plovila privezana u neposrednoj blizini ulaza, pa u slučaju većeg nevremena mogu biti izložena znatnim kretanjima na valovima, što može dovesti do oštećenja plovila.²⁴⁰ Stoga luke nautičkog turizma koje su građene na području koje nije prirodno zaštićeno od djelovanja mora mogu imati dijelove u kojima je sigurnost priveza upitna u pojedinim okolnostima. Nepovoljan utjecaj valova može se donekle ublažiti lukobranima, ispravnim postavljanjem plutajućih valobrana, odnosno valobranskim nasipima.²⁴¹ U tom smislu ZPDML uređuje obvezu ovlaštenika koncesije da donese pravilnik o redu u luci, što nužno uvjetuje način i opseg daljnjih uređenja obveznih odnosa kroz opće uvjete ugovora koji često u sebi sadrže obvezu korisnika veza i marine da se pridržavaju odredbi pravilnika o redu u luci.²⁴² Primjerice, u praksi se često ugovara da zbog nepridržavanja navedenih akata, tj. pravilnika o redu u luci i općih uvjeta ugovora, marina može uskratiti davanje usluga, osobito uporabu veza, odnosno može otkazati ugovor o vezu koji je dan na korištenje. Stoga nije dvojbeno da ova dva akta moraju biti usklađena. U ovom dijelu važnost će imati jasno uređenje odnosa između općih uvjeta ugovora i pravilnika o redu u luci, pri čemu je interes luke nautičkog turizma urediti ta dva akta na način koji neće izložiti

²³⁹ Ćorić, D., *Zaštita morskog okoliša u marinama – hrvatski pravni okvir*, u: Amižić Jelovčić, P. *et al.* (ur.), *Zbornik radova 1. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 146.

²⁴⁰ Petrinović *et al.*, *op. cit.* u bilj. 143, str. 199.

²⁴¹ Luković, *op. cit.* u bilj. 34, str. 89.

²⁴² Čl. 163. ZPDML-a.

luku riziku oduzimanja koncesije. Prilikom manevriranja u marinama dolazi do nezgoda koje u pravilu ne dovode do gubitka plovila. Često dolazi do udara plovila u obalu ili sudara s drugim privezanim plovilom te zaplitanja vijka plovila o privezne konope. Do nezgoda dolazi i u uvjetima nedovoljnog prostora za privez u marinama, posebice u pogledu širine plovnog puta i prostora potrebnog za manevriranje, odnosno prevelikog broja plovila u marini. Kod plovila koja koriste benzinske motore postoji povećana opasnost od požara.²⁴³ Stoga je, imajući u vidu sve ove rizike, posebno važno na odgovarajući ih način pokušati prevenirati donošenjem i provođenjem odgovarajućeg pravilnika o redu u luci.

Pravilnik o redu u luci primjenjuje se na cijelom kopnenom i morskom prostoru luke nautičkog turizma, u skladu s ugovorom o koncesiji na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i korištenja te luke.²⁴⁴ Ovisno o vrsti luke, za njezinu sigurnosnu zaštitu²⁴⁵ odgovorna je lučka uprava odnosno koncesionar luke posebne namjene, a ta odgovornost prvenstveno podrazumijeva obvezu ustrojavanja *službe zadužene za sigurnosnu zaštitu luke* kao posebne organizacijske jedinice nadležne za provedbu sigurnosnih mjera, koja zbog prirode svojeg zadatka ima dužnost konstantnog djelovanja, tj. djelovanja 24 sata dnevno. Odnosnom službom rukovodi osoba odgovorna za sigurnosnu zaštitu luke koju imenuje ravnatelj lučke uprave ili odgovorna osoba koncesionara luke posebne namjene, na rok od pet godina.²⁴⁶ Sa stajališta sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša luke nautičkog turizma, posebice marine, pružaju dovoljnu razinu sigurnosti boravka plovila na vezu, i to kako tijekom ljeta kada su učestala uplovljavanja i isplovljavanja, tako i tijekom zime, odnosno u vrijeme kada najveći dio plovila nema stalnu posadu.²⁴⁷ Standardi sigurnosti koje primjenjuje svaka pojedina marina podliježu slobodnoj poslovnoj odluci. Ovisno o razini usluge, svaka će marina ugovoriti svoju posebno prilagođenu sigurnosnu zaštitu.²⁴⁸ Među uslugama koje pružaju ove kategorije luka kao najvažnija se može istaknuti djelatnost iznajmljivanja veza za smještaj plovnih objekata koja obuhvaća obvezu prihvata, čuvanja i održavanja plovila, a pri čijem obavljanju koncesionar

²⁴³ Petrinović *et al.*, *op. cit.* u bilj. 143, str. 200.

²⁴⁴ *Ibid.*, str. 180.

²⁴⁵ Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka (NN, br. 108/17, 30/21).

²⁴⁶ Jović, H.; Mudrić, M., *Sigurnosna i privatna zaštita morskih luka u Republici Hrvatskoj*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 211.

²⁴⁷ Luković, *op. cit.* u bilj. 34, str. 88–89.

²⁴⁸ Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., *Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security*, u: Meško, G. *et al.* (eds.), *Book of Proceedings, Twelfth Biennial International Conference Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, Ljubljana, 25-27 September 2018, str. 478.

luke mora postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima, odnosno s tzv. *pažnjom dobrog stručnjaka*. Takvo postupanje svakako dopušta mogućnost angažmana zaštitarskih snaga, u obliku tjelesne i/ili tehničke zaštite, a u svrhu sprječavanja nastanka štete na plovilima i njihovoj opremi, kao i na objektima, infrastrukturi i drugoj imovini luke (usluga koja je redovito prisutna u lukama nautičkog turizma, s ograničenim učincima, kako će biti razmatrano u nastavku teksta).²⁴⁹

Što se tiče utjecaja uređenja ZPUT-a na opće uvjete ugovora marina, potrebno je spomenuti da čl. 6. st. 1. t. 1. ZPUT-a uređuje dužnost objave općih uvjeta ugovora kad se usluge pružaju prema putnicima, što bi gramatički značilo da takva dužnost pružatelja usluga ne postoji kod usluga koje se pružaju ostalim korisnicima usluga, koji nisu putnici. Nije jasno je li to bio stvarni cilj ove odredbe, s obzirom na to da se dalje u istom članku pod točkom 3. uređuje pravo svih korisnika usluga (ne samo putnika) na ulaganje prigovora.

Moguće je zaključiti da ovdje zakonodavac nije htio umanjiti prava potrošača kao korisnika usluga ovisno o tome je li potrošač putnik ili korisnik druge usluge (npr. usluge korištenja veza). Ipak, prema gramatičkom tumačenju ove odredbe proizlazi da marine nemaju obvezu javno objaviti opće uvjete ugovora o vezu. Navedeno je ujedno otežalo pribavljanje, analizu, ali i praćenje izmjena tih uvjeta za potrebe ovog rada, imajući u vidu da znatan broj marina, u skladu s gornjim uređenjem ZPUT-a, nije javno objavio svoje opće uvjete ugovora o vezu, te ih stoga dostavlja na uvid samo za slučaj konkretnog traženja korisnika radi mogućeg sklapanja ugovora. Mišljenja smo da bi u ovom dijelu bilo korisno urediti čl. 6. ZPUT-a u smjeru koji bi jasnije propisao da pružatelji ostalih usluga, koje se ne odnose na putnike – nisu dužni objaviti svoje opće uvjete. Odnosno, izjednačiti ovu dužnost pružatelja usluga u odnosu na sve korisnike usluga u turizmu, također i zato da bi se cilj i svrha zaštite prava potrošača uskladili između ZPUT-a i ZZP-a. Naime, člankom 8. ZZP propisuje da je dužnost trgovca istaknuti uvjete „prodaje“ jasno, vidljivo i čitko. To bi značilo da se ovi uvjeti ne dostavljaju na upit, već trebaju biti unaprijed istaknuti, tj. dostupni. Međutim, ZZP ovdje koristi pojam „prodaje“, što gramatički može upućivati na prodaju roba, ali ne i na pružanje usluga. Budući da se čl. 8. ZZP-a nalazi u prvoj općoj glavi, koja uređuje odnose sa svim potrošačima, moglo bi se zaključiti da ovaj Zakon nije imao za cilj umanjiti prava potrošača koji su primatelji usluga

²⁴⁹ Jović; Mudrić, *op. cit.* u bilj. 246, str. 218.

u odnosu na potrošače koji su kupci roba. Stoga smo mišljenja da je pod pojmom „uvjeti prodaje“ zakonodavac imao za cilj na jednak način obuhvatiti prava svih potrošača. S obzirom na navedeno, izjednačenje ovih dužnosti pružatelja usluga prema našem bi mišljenju bio pravilniji pristup uređenju statusa potrošača u okviru ZPUT-a zato što ne postoji jasan razlog zbog kojeg se potrošačima jednih usluga mora omogućiti pravo uvida u opće uvjete pružatelja usluga u turizmu, dok u odnosu prema potrošačima drugih usluga u turizmu takvo pravo ne treba omogućiti.

4.2.5. Opći uvjeti ugovora luka nautičkog turizma s aspekta PZ-a

Opći uvjeti ugovora uređeni su odredbama ZOO-a²⁵⁰ koji uređuje šire ugovorne odnose, te stoga PZ nije propis koji ima za cilj neposredno uređenje općih uvjeta ugovora u širem smislu. Pravna forma općih uvjeta ugovora koja se koristi nije uvjetovana odredbama PZ-a u smislu te same forme. Međutim, značenje odredbi PZ-a je u tome što smisao odredbi općih uvjeta ugovora mora biti upravo uređenje za koje PZ daje okvir kroz novi nominatni ugovor u člancima od 673.j do 673.v.

U nastavku će se dati pregled najvažnijih uređenja PZ-a u navedenom dijelu koja daju okvir i za daljnje uređenje općih uvjeta ugovora o vezu. Najprije člankom 673.j. PZ-a zakonodavac uređuje da pružatelj usluge veza „ustupa vez korisniku veza na uporabu“. Ovdje se daje jasno određenje što je ugovor o vezu u odnosu na neke srodne ugovore iz ZOO-a, prema kojima se do ZIDPZ2019 razmatrao i ugovor o vezu. Određenjem da je to ugovor kojim se ustupa vez radi uporabe veza napravila se znatna distinkcija u pogledu odnosa koji nastaje npr. kroz ugovor o ostavi, koji je usmjeren na stvar koju predaje ostavodavac. Ovdje bi to bila brodica ili jahta. Time se jasno odmah odstupa i od obveze marine da „čuva povjerenu joj stvar“, jer marina ovim uređenjem ne čuva stvar, čak nema obveze ugovoriti provođenje svog nadzora nad stvari (brodica ili jahta), kako je to uređeno stavkom trećim tog članka.

Upravo u općim uvjetima ugovora bilo bi stoga korisno, ali i potrebno radi razumijevanja tog ugovornog odnosa, uvijek urediti što podrazumijeva usluga nadzora ako je

²⁵⁰ Čl. 295. i 296. ZOO-a.

ta usluga ugovorena, iz razloga što PZ, razumljivo, ničime ne pokušava urediti što bi bio obuhvat i sadržaj usluge nadzora plovila, jer to nije obveza pružatelja usluge veza, tj. marine. Takva usluga prepuštena je autonomnom ugovornom uređenju pojedine marine, u pravilu putem općih uvjeta njezina ugovora o vezu. PZ za svrhu uređenja nadzora nad brodicom ili jahtom upućuje samo na „uobičajeni vanjski pregled“, kako to uređuje čl. 673.n st. 1. PZ-a. Takvo uređenje logički upućuje na to da ono nije samo po sebi dostatno za razumijevanje koje sve radnje i u kojim periodima treba poduzimati marina za ispunjenje ove svoje obveze. Zbog toga kod ugovaranja nadzora kao obveze marine, da bi se postigao jasan ugovorni odnos za tu obvezu, marina treba svojim općim uvjetima ugovora odrediti sadržaj i dinamiku provedbe te svoje obveze. Pitanje ovog uređenja može biti od velike važnosti u slučaju nastupa štetnog događaja, jer će se tada ispitivati je li marina izvršila ovu svoju obvezu upravo onako kako je sama predvidjela općim uvjetima ugovora. Iz stipulacije čl. 673.n st. 1. PZ-a može se zaključiti da marina nema potpunu autonomiju kod uređenja ove svoje obveze, jer ako je ova obveza ugovorena, tada je pružatelj usluge „dužan“ uobičajenim vanjskim pregledom provoditi nadzor. To na primjer znači da se usluga nadzora ne može ugovoriti tako da će pružatelj usluge nju izvršavati isključivo putem videonadzora, jer se takvo što ne bi moglo podvesti pod „uobičajeni vanjski pregled“. Uobičajeni vanjski pregled provode mornari marine fizičkim obilaskom vezova, tj. brodica i jahti. Iz analize provedene u okviru ovog rada, gdje su prikazani primjeri općih uvjeta ugovora o vezu različitih marina iz RH, razvidno je da marine nisu do sada uređivale npr. u kojim će periodima provoditi nadzor. Ovo pitanje može biti relevantno u slučaju štetnog događaja radi ocjene je li marina uredno provodila svoju obvezu nadzora s vremenskog aspekta, neovisno o tome što ulazi u sam sadržaj usluge nadzora.

Nadalje, čl. 673.lj PZ-a iznimno upućuje na upravnopravnu ispravnost na strani pružatelja usluge veza, a čime se dalje uređuje iznimno i njegova objektivna odgovornost. Ovdje valja istaknuti da je time prihvaćeno načelo kako pružatelj usluge veza (marina) odgovara subjektivno, jer sama djelatnost pružanja usluge veza ne predstavlja posebnu opasnost i time opasnu djelatnost. Pri tome pružatelj usluge veza nema posjed nad brodicom ili jahtom, osim ako je uz uslugu veza ugovorio i brodopopravilačku uslugu, te će posjed nad plovilom imati samo iznimno dok izvršava takve radove. Članak 673.l i članak 673.m PZ-a svojim uređenjima upućuju na bit ugovora o vezu u smislu opsega u kojem marina nužno minimalno mora urediti svoje obveze u općim uvjetima ugovora o vezu. Tim člancima se uređuje odgovornost marine za materijalne nedostatke veza. Pod materijalnim nedostatkom veza moguće je razumjeti fizičko stanje mjesta za vez i naprava za vez. Naprave za vez odnose

se na infrastrukturu koju marina nudi za vezanje plovila. To je u pravilu s kopnene (ili pontonske) strane ugrađeno mjesto na koje će korisnik veza vezati plovilo, a s morske strane to je sam konop (kolokvijalno „mooring“) čiju ispravnost za konkretne uvjete tog položaja osigurava marina. Kod suhog veza to je ležaljka na kojoj se ostavlja plovilo i mjesto gdje se postavlja ležaljka. Pod materijalni nedostatak veza također je još moguće podvesti i materijalne uvjete kao što su dubina mjesta za vez, stabilnost (plutajućeg) pontona te izloženost veza utjecajima vjetera kroz pozicije veza u odnosu na lukobrane i drugu zaštitu.

Člankom 673.nj PZ-a uređuje se iznimno obveza marine i u slučaju koji nije ovisan o činjenici je li ugovorena usluga nadzora. Ovdje je riječ o „hitnim nepredviđenim činjenjima“ radi sprječavanja štete, za što nije nužna prethodna suglasnost korisnika veza, što je i logično uređenje s obzirom na okolnost hitnosti. Članak 673.o PZ-a također može biti znatno razrađen općim uvjetima ugovora, jer se tim člankom upućuje na „uporabu veza u skladu sa ugovorom“. Dakle, ovdje zakon izričito upućuje na ugovorno reguliranje kako će se provoditi uporaba veza. To npr. znači da pružatelj usluge veza može općim uvjetima ugovora urediti ograničenja korisnika veza koja mogu biti usmjerena na smanjivanje rizika od nastupa štete, kao npr. zabrana loženja vatre na plovilu, ostavljanja plovila uključenog na vanjsku elektroinstalaciju bez nadzora i dr. U jednakom smjeru ide i uređenje čl. 673.p PZ-a kojim se obvezuje korisnika veza na dužnost održavanja plovila u ispravnom stanju, a uz to i na dužnost opremanja plovila ispravnim konopima. Ove obveze korisnika veza također mogu biti dodatno uređene općim uvjetima ugovora, s obzirom na to da upravni propisi u smislu sigurnosti i ispravnosti plovila nisu načelno usmjereni na sigurnost plovila u mirovanju, nego na sigurnost plovila u plovidbi. Na primjer, općim uvjetima može biti propisano da plovilo mora imati zvučni alarm za dim ili prodor vode i dr. Jednako tako, ako pružatelj usluge veza pruža i bilo kakve dodatne usluge povrh nadzora plovila, tada će i takvo uređenje biti u okviru općih uvjeta ugovora. Nadalje, člankom 673.j PZ-a upućuje se na ustupanje veza na uporabu, a ne na, primjerice, zakup veza. Takvo uređenje u skladu je s položajem marine kao nositeljem prava iz koncesije, zbog čega nije moguće davanje vezova u zakup. Iz navedenog je jasno da nije moguće tumačiti ni prava korisnika veza u smjeru ustupanja veza dalje trećim osobama, jer je predaja veza na uporabu pravo korisnika veza koje nije prenosivo, a što je dalje uređeno izriječkom i kroz čl. 673.o st. 2. PZ-a. Člankom 673.k PZ-a uređuje se podjela ugovora o vezu prema vrsti veza s obzirom na njegovo trajanje, i to na: privremeni (tranzitni) ili stalni vez. Ovdje se uređuje značajna razlika između sklapanja ovih dvaju ugovora tako da se ugovor za privremeni vez smatra sklopljenim konkludentno samim dopuštenjem marine da se brodica ili jahta priveže, dok se stalni vez

smatra sklopljenim kad se strane suglase s bitnim sastojcima ugovora. Kod ovakvoga zakonskog uređenja do izražaja dolazi potreba dodatnog uređenja između ove dvije vrste veza kroz opće uvjete ugovora, gdje treba odrediti rok na koji marina dopušta trajanje privremenog veza, u odnosu na stalni vez.

Opći uvjeti ugovora ne dovode sustav odgovornosti marine u ovisnost o vrsti plovnog objekta, odnosno marine jednako odgovaraju za sve vrste plovnih objekata koji se vezuju u njima, pa stoga u tom smislu moguće razlike u pojmovima za pojedine vrste plovila nisu odlučne.²⁵¹ Opći uvjeti ugovora u pravilu sadrže odredbu da korisnik veza ne smije vez rabiti za smještaj drugog plovila osim onog za koje je sklopljen konkretan ugovor o vezu. Takva poslovna praksa je uobičajena kada je riječ o ugovoru o vezu koji marine sklapaju s fizičkim osobama. Naime, treba naglasiti da je bitan sastojak svakog ugovora o vezu koji marina sklapa s korisnikom veza koji je fizička osoba individualno određena jahta ili brodica, pa prema tome uporaba veza prema namjeni znači obvezu korisnika veza da vez rabi za privez plovila navedenog u ugovoru. Ova obveza korisnika veza korespondira s obvezom pružatelja veza prema kojoj je on dužan ustupiti na uporabu vez koji je ispravan i siguran, a njegove kondicije trebaju biti prilagođene upravo konkretnom plovilu koje je predmet ugovora.²⁵² Neke odredbe PZ-a nužno utječu na uređenje općih uvjeta ugovora kod luka nautičkog turizma.²⁵³

U pogledu djelatnosti luka nautičkog turizma svakako se može naglasiti da su odmah uz djelatnost pružanja usluge veza neizostavna djelatnost koja se obavlja u tim lukama – poslovi brodogradnja²⁵⁴. U svakom slučaju, ne postoje posebne luke koje bi imale isključivu svrhu popravljivanja plovnih objekata koji koriste usluge luka nautičkog turizma, te se stoga takve usluge u pravilu obavljaju unutar samih luka nautičkog turizma. Moguće je da se šteta na plovilima dogodi sudarom plovila u samoj marini tijekom plovidbe plovila, ali za

²⁵¹ U vezi s nomenklaturom pomorskih objekata za spomenuti je rad Comité Maritime International (dalje CMI) koji je međunarodna nevladina organizacija čiji je cilj poticati i promovirati unifikaciju pomorskog prava kao i poslovne prakse i običaja koji se pojavljuju. Međutim, ni CMI ni International Maritime Organization (IMO) nemaju za cilj ujednačavanje nazivlja svih vrsta plovnih objekata. <http://comitemaritime.org/work/ship-nomenclature/> (21. kolovoza 2019.).

²⁵² Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 25, str. 344.

²⁵³ Čl. 673.j PZ-a.

²⁵⁴ Stupanjem na snagu ZIDPZ2019 prvi se put kroz zakon regulira ugovor o preinaci i popravku broda. Konkretno, odredbom čl. 430. st. 2. propisano je: „Ugovor o preinaci i popravku broda je ugovor kojim se brodogradnja obvezuje da će preinaciti ili popraviti postojeći brod u određenom roku, a naručitelj se obvezuje platiti naknadu brodogradnji za ugovoreni popravak ili preinaku. Pod ugovorom o popravku broda podrazumijevaju se i ugovor temeljem kojega se izvode radovi održavanja, servisiranja te slični radovi na brodu ili njegovim dijelovima.“

takve štete ne postoji odgovornost marine jer one ne proizlaze iz usluge veza, tj. ugovora o vezu. Pomorske nezgode (sudar, spašavanje, zajednička havarija), izvanugovorna odgovornost brodarka za štetu nanесenu trećima i dr. regulirane su odredbama dijela 8. PZ-a. Stoga u tom dijelu PZ može samo podredno imati utjecaj na opće uvjete ugovora o vezu, u odnosu na neposredno uređenje PZ-a iz članaka 683.j do zaključno 673.v. koji uređuju upravo ugovor o vezu. Institut sudara brodova²⁵⁵ uređen je po uzoru na Međunarodnu konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova iz 1910. godine²⁵⁶. Odredbe ovoga dijela odnose se samo na imovinskopravne odnose koji nastaju u svezi sa štetama prouzročenim sudarom brodova, dok se odredbe o izbjegavanju sudara uređuju podzakonskim aktima²⁵⁷. Također, i navedene odredbe nužno imaju primjenu pri uređenju odnosa u slučaju prvenstveno sudara unutar luka nautičkog turizma. Imajući u vidu da su luke nautičkog turizma upravo takve luke koje pretpostavljaju najveći broj uplovljavanja i isplovljavanja plovniх objekata, razumno je zaključiti da je kod njih izražen rizik od sudara brodova. Ipak, sudar plovila definiran je kroz odredbe čl. 840.a st. 3. PZ-a koji propisuje da je pomorska nesreća sudar plovniх ili plutajućih objekata, nasukanje ili druga plovidbena nezgoda, ili drugi događaj na plovnom odnosno plutajućem objektu ili izvan njega koji uzrokuje materijalnu štetu ili predstavlja neposrednu opasnost od nastanka materijalne štete na plovnom odnosno plutajućem objektu ili njegovu teretu.²⁵⁸ Stoga štete koje nastaju iz sudara unutar područja koncesije marine ipak neće biti štete koje mogu biti uređene ugovorom o vezu.

PZ člankom 49.i uređuje pomorsku nesreću i pomorsku nezgodu. Pri tome pomorska nesreća može biti i predmet uređenja općih uvjeta ugovora o vezu, jer ona može imati za posljedicu štetu ili gubitak plovnog objekta. S druge strane, pomorska nezgoda ne može biti povezana s općim uvjetima ugovora o vezu ili ugovorom o vezu u širem smislu, jer je prema odredbi stavka 5. tog članka nezgoda događaj povezan s „radom“ plovnog objekta. Događaji koji su uzrokovani radom plovnog objekta nisu povezani s uslugom korištenja veza.

Stoga mogući rizik pomorske nesreće koji se pojavljuje u lukama nautičkog turizma s obzirom na djelatnost koju obavljaju jest npr. potonuće plovila. Pri tome je važno utvrditi je li

²⁵⁵ Čl. 748. – 759. PZ-a.

²⁵⁶ NN-MU, br. 1/92. Konvencija je potpisana u Bruxellesu 23. rujna 1910.

²⁵⁷ Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, NN, br. 79/2013.

²⁵⁸ Čl. 840.a st. 3. PZ-a.

do potonuća došlo krivnjom koncesionara marine kao pružatelja usluge nautičkog veza ili je glavni uzrok potonuća bio posljedica nekoga izvanrednog događaja koji ima obilježja više sile, ili je pak do potonuća došlo zbog dotrajalosti, neodržavanja ili skrivenog nedostatka same brodice ili jahte, odnosno nepažnjom ili propustom samog vlasnika ili korisnika brodice ili jahte ili je uzrok potonuća krivnja treće osobe.²⁵⁹ Dakle, ovisno o tome koji je opseg usluga bio ugovoren, cijenit će se postoji li propust marine odnosno njezinih djelatnika, zbog kojega je došlo do potonuća i štete za koju odgovara marina.²⁶⁰ Uređenje općih uvjeta ugovora o vezu će stoga dijelom biti određeno PZ-om, kako je gore navedeno, samo u odnosu na pomorske nesreće, ali ne i pomorske nezgode. Ovdje je važno naglasiti da se u skladu s kogentnom odredbom odgovornost marine za namjeru ili krajnju nepažnju ne može unaprijed ugovorom isključiti ni ograničiti.²⁶¹ Pri tome je valjanost takvih odredbi općih uvjeta podložna i zakonskim odredbama o ništetnosti nepoštenih ugovornih odredbi.²⁶² U općim uvjetima ugovora moguće je isključiti određene rizike pružatelja usluge veza. U osnovne rizike PZ ubraja pomorsku nezgodu, elementarnu nepogodu, eksploziju, požar i razbojništvo. Osigurati je moguće i samo neke od tih rizika. U tom slučaju to treba u ugovoru izričito navesti.²⁶³ Pod pojmom „pomorska nezgoda“ (nesreća) razumijevamo događaj ili skup događaja istog podrijetla koji uzrokuje gubitak ili oštećenje broda, tereta ili druge imovine na moru ili poduzimanje nekog izvanrednog troška.²⁶⁴ Pomorska nezgoda je svaki izvanredni događaj koji neposredno ili posredno izaziva štetne posljedice u tolikoj mjeri da su izravno ugroženi ljudski životi, morski okoliš ili imovina. Pomorske nezgode razvrstavaju se nadalje prema uzrocima (potonuće, požar i eksplozija, nasukavanje, sudar i udar i dr.) odnosno vrstama štetnih posljedica (npr. gubitak ili ugroza ljudskih života, materijalne štete, onečišćenje okoline, nematerijalne štete i dr.).²⁶⁵ Tim su pojmom primjerice obuhvaćene sljedeće nezgode: sudar brodova, udar broda u neki nepokretni ili plutajući predmet, nasukanje, doticanje dna, potonuće, brodolom, prevrnuće broda, napuknuće ili prijelom broda, požar, znatniji prodor vode u brod.²⁶⁶

²⁵⁹ 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, vol. 57, br. 172, 2018., str. 151.

²⁶⁰ *Ibid.*, str. 164.

²⁶¹ Čl. 345. ZOO-a.

²⁶² Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 259, str. 166.

²⁶³ Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja*, Tectus, Zagreb, 2009., str. 462.

²⁶⁴ *Ibid.*

²⁶⁵ Luković, *op. cit.* u bilj. 34, str. 90.

²⁶⁶ Pavić, *Ugovorno pravo osiguranja, loc. cit.*

Odredbama PZ-a obuhvaćena je izvanugovorna odgovornost za smrt i tjelesne ozljede osoba u moru²⁶⁷, oštećenje stvari i onečišćenje okoliša²⁶⁸ te odgovornost za nuklearne štete.^{269,270} Prema rješenjima PZ-a, svi oblici izvanugovorne odgovornosti propisuju solidarnu odgovornost vlasnika broda i broдача te, ovisno o tome je li riječ o ozljedi kupaca, oštećenju imovine ili onečišćenju, propisuju i druge solidarno odgovorne osobe.²⁷¹ U odnosu na teritorijalnu primjenu, spomenuti sustavi izvanugovorne odgovornosti (uključujući i odgovornost za štete nastale sudarom) primjenjivat će se na sve štete koje plovni objekti (hrvatske i strane državne pripadnosti) počine u obalnom području (unutarnje morske vode i teritorijalno more) RH.²⁷² U odnosu na pravni temelj odgovornosti, PZ za sve oblike izvanugovorne odgovornosti propisuje objektivnu (kauzalnu) odgovornost. Jedini slučaj u kojem je propisana odgovornost na temelju dokazane krivnje je kod odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede osoba u moru, a koji su se dogodili u području rezerviranom za plovidbu (luke, prilazi lukama, uobičajeni plovni putevi). U tom će slučaju oštećena osoba morati dokazati da je plovni objekt (plovilo) kriv za smrt odnosno tjelesnu ozljedu.²⁷³ Strogi kauzalitet PZ propisuje i u čl. 811. koji regulira odgovornost za štete u lukama. Odgovornost tereti vlasnika broda i broдача. Mogu se osloboditi odgovornosti samo ako je šteta prouzročena krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom ili stanjem obale, uređaja ili postrojenja, što znači da odgovaraju i za štete nastale kao posljedica više sile.²⁷⁴ Plovilo dakle odgovara za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranama, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima (balisažnim oznakama, plutačama za vez, podvodnim kabelima, cjevovodima i sl.) te drugim objektima u marini ili na moru. Odgovornost je kauzalna (objektivna), tj. plovilo odgovara neovisno o tome je li krivo. Plovilo neće odgovarati samo onda ako je šteta prouzročena krivnjom tijela koje upravlja marinom ili stanjem obale, lukobrana, uređaja i postrojenja. Ista načela vrijede i za štetu koju plovilo ne uzrokuje plutajućim objektima samo udarom, već i npr. nepravilnim privezivanjem. Odgovornost je vrlo stroga jer plovilo odgovara i za višu silu.²⁷⁵

²⁶⁷ Čl. 810. PZ-a.

²⁶⁸ Čl. 811. i 812. PZ-a.

²⁶⁹ Čl. 824. – 840. PZ-a.

²⁷⁰ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 132.

²⁷¹ *Ibid.*, str. 138.

²⁷² *Ibid.*, str. 132.

²⁷³ *Ibid.*, str. 143.

²⁷⁴ *Ibid.*, str. 134.

²⁷⁵ Petrinović *et al.*, *op. cit.* u bilj. 143, str. 186.

Zaključno, primjena i uređenje općih uvjeta ugovora o vezu u odnosu na PZ nužno se prvenstveno odnose na posebne odredbe koje uređuju sam ugovor o vezu od čl. 671. do čl. 673.v., dok su druge analizirane odredbe PZ-a podredno primjenjive u mjeri koliko je potrebno radi provedbe ugovora o vezu. Tako je na primjer odredba čl. 5. t. 60. PZ-a koja uređuje definiciju „velike putničke jahte“ primjenjiva i za opće uvjete ugovora o vezu, jer je i takvo plovilo, „jahta“, u skladu s čl. 673.j PZ-a.

4.2.6. Opći uvjeti ugovora luka nautičkog turizma s aspekta ZZP-a

Zaštita potrošača predstavlja jedan od najvažnijih ciljeva koje EU nastoji postići, što dokazuje i njezina implementacija u Maastrichtskom ugovoru iz 1993. godine i Amsterdamski ugovor iz 1997. godine, na čijim je obrisima nastala i Direktiva 93/13/EEZ o nepoštenim uvjetima u potrošačkim ugovorima²⁷⁶ koja prava potrošača uređuje na kontinuiranoj razini (dalje u tekstu: Direktiva 93/13).²⁷⁷ Iako Direktiva 93/13 predstavlja zaštitu potrošača od nepoštenih ugovornih odredbi, ona ipak ima utjecaj i na nepotrošačke ugovore, što je prepoznato i od strane hrvatskog zakonodavca te su se značajna rješenja iz Direktive 93/13 našla i u zakonskom tekstu, konkretno ZOO-u. Najznačajnija je postavka pravičnosti odredbe ugovora ako je njezina posljedica da se o njoj unaprijed pregovaralo, čime do izražaja dolazi sloboda ugovaranja i ravnopravnost obiju ugovornih strana, na kojoj proklamaciji pravičnosti počivaju i temeljna načela ZOO-a RH.²⁷⁸ Napredak koji je hrvatski zakonodavac napravio sa ZOO-om koji je stupio na snagu 1. siječnja 2006. godine je činjenica da je upravo na temeljima Direktive 93/13 u dijelu koji se odnosi na propitivanje nevaljanosti općih uvjeta ugovora jasno propisano da ako postoji očita suprotnost općih uvjeta s kriterijima generalne klauzule nevaljanosti, te se odredbe imaju smatrati u svakom slučaju ništetnim.²⁷⁹ Iako je cilj Direktive 93/13 primarno zaštita potrošača, znakovito je da je kroz sudsku praksu on doživio svoje proširenje upravo iz potrebe zaštite svakog subjekta u ugovoru neovisno o tome je li on potrošač kao isključivo fizička osoba ili pravna osoba, jer standardi ponašanja i pažnja kod

²⁷⁶ Službeni list EU L 095/29. Europska komisija je 2019. izdala Smjernice za tumačenje i primjenu Direktive 93/13/EEZ. Njima se prezentiraju sudske prakse Suda Europske unije o ovoj Direktivi na strukturiran način da bi se olakšala učinkovita primjena Direktive u EU-u i zemljama Europskog gospodarskog prostora (Službeni list EU 2019/C 323/04).

²⁷⁷ Petrić, S., *Opći uvjeti ugovora prema novom ZOO-u*, Pravo u gospodarstvu, vol. 45, br. 4, 2006., str. 201.

²⁷⁸ *Ibid.*, str. 219.

²⁷⁹ *Ibid.*

ugovaranja moraju poštovati temeljna načela u zasnivanju obveznopравnih odnosa, jednakost i razmjernost između prava koja se ostvaruju i obveza koje za ostvarenje tih prava nameću subjektima ugovora.²⁸⁰

U pogledu analize općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma s aspekta ZZP-a²⁸¹ nužno će doći do izražaja činjenica što ugovor o vezu nije ugovor koji je posebno uređen ZOO-om²⁸² te će primjenom članka 11. ZOO-a osobito biti naglašen dispozitivan karakter ZOO-a. Ovaj dispozitivni karakter ZOO-a ograničen je naglašenim uređenjem ZZP-a u smjeru ravnopravnosti stranaka u ugovoru kada je u pitanju potrošač kao jedna ugovorna strana. Iako ne postoji točna analitika nadležnog ministarstva u pogledu broja ugovora o vezu koji su sklopljeni u ime pravne ili fizičke osobe (jer se takav statistički podatak ne prikuplja), moguće je kroz statističke podatke o upisnicima brodica, jahti i brodova zaključiti koji je kvantitativni odnos fizičkih i pravnih osoba kao korisnika veza. Pri tome treba uzeti u obzir i da je oko 50 % plovila u lukama nautičkog turizma pod stranim zastavama²⁸³, ali i da upisani vlasnik plovila ne mora nužno biti i korisnik iz ugovora o vezu. Poredbenom analizom većeg broja primjera općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma u RH posebno se analizira pitanje ravnopravnosti stranaka u smislu „nepoštenih odredbi“ reguliranih kroz čl. 53. ZZP-a. Ovaj dispozitivni odnos osobito dolazi do izražaja u svim slučajevima gdje je druga ugovorna strana (u svojstvu korisnika veza) – pravna osoba, gdje nije moguće primijeniti odredbu čl. 53. ZZP-a. Međutim, u slučajevima gdje je druga ugovorna strana fizička osoba (ne obrtnik ni trgovac pojedinac), svakako je nužno razmotriti pitanje odgovornosti luke nautičkog turizma i s aspekta zaštite potrošača, tj. primjenom ZZP-a.²⁸⁴

Opći uvjeti ugovora sve se češće dostavljaju ili bolje rečeno čine dostupnim drugoj ugovornoj strani putem objave na mrežnoj stranici. Ovaj način dostave ugovornih uvjeta znatno je drugačije uređen u odnosu na fizičke osobe – potrošače. Pri tome nije dvojbeno jesu li ti

²⁸⁰ Petrić, S., *O nepravičnim klauzulama općih uvjeta ugovora u pravu Europske unije*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 39, br. 1-2, 2002., str. 80.

²⁸¹ PZ je *lex generali* u odnosu na ZZP koji je *lex specialis*.

²⁸² ZOO je *lex generali* u odnosu na ZZP koji je *lex specialis*.

²⁸³ Državni zavod za statistiku, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019., Zagreb, 2020., priopćenje broj 4.3.4. od 15. svibnja 2020. godine.

²⁸⁴ Trgovački sud u Rijeci je u presudi P-2590/14 od 19. travnja 2019. godine zauzeo stav da ugovor o vezu u konkretnom slučaju predstavlja potrošački ugovor jer je sklopljen između tužitelja, fizičke osobe, izvan njegove poslovne, trgovačke, obrtničke ili profesionalne djelatnosti i tuženika (marine) kao trgovca u smislu odredbe čl. 3. ZZP-a, pa odredbe tog ugovora treba tumačiti u korist tužitelja kao potrošača te u slučaju nepovoljnijih ugovornih odredbi primijeniti povoljnije, zakonske. Tim više što tužitelj nije sudjelovao u sastavljanju Općih uvjeta marine koji čine sastavni dio ugovora o suhom vezu.

uvjeti priopćeni u pisanom obliku, već može biti dvojbena sam način dostave, tj. objave tih ugovornih uvjeta. ZZP u tom smjeru sadrži odredbe o pravima koja ima druga ugovorna strana kod sklapanja ugovora na daljinu, pri čemu je korisno naglasiti da postoje značajne terminološke, a možda i sadržajne razlike kod uređenja tih prava. Treba naglasiti kako postoji vrlo širok opseg prava i obveza koje mogu ugovoriti ili izostaviti pri ugovaranju luka nautičkog turizma s jedne strane i korisnik veza s druge strane. Navedeno znači da će pitanja odgovornosti luke nautičkog turizma biti korisno razmatrati u daljnjem tekstu upravo kroz različitosti koje luke nautičkog turizma ugovaraju s drugim ugovornim stranama kroz formu ugovora o vezu i formu općih (ponegdje i posebnih) uvjeta ugovora. ZZP-om se u članku 53. uređuje pojam nepoštene ugovorne odredbe. Pri tome će značajnu ulogu imati jasnoća i primjerenost uređenja općih uvjeta ugovora npr. za obveze marine kao trgovaca i za obveze korisnika veza kao potrošača, a u vezi s rizikom znatne neravnoteže u pravima s korisnikom veza, prema čl. 53. st. 1. ZPP-a.

Nadalje, odredbom čl. 54. ZZP-a navodi se 19 slučajeva kada se ugovorne odredbe mogu smatrati nepoštenima. Imajući u vidu da se o općim uvjetima ugovora ne pregovara te da su oni sastavljeni od strane luke nautičkog turizma, jasno je da odredbe tih općih uvjeta treba ocjenjivati na temelju navedenog članka ZZP-a. Naravno, ovakav odnos moguć je samo u slučajevima gdje je druga ugovorna strana, tj. korisnik veza, potrošač. U vezi s korisnicima kao potrošačima postoje i brojni podzakonski propisi, kao primjerice Pravilnik o naknadi za sigurnost plovidbe.^{285,286} Ugovor o vezu nije uređen kao jedan od izrijeком navedenih ugovora kojima se pružaju javne usluge. Može se naznačiti da je zakonodavac u novom ZZP-u iz 2022. godine u čl. 25. dodao kao novu javnu uslugu i uslugu parkiranja na uređenim javnim površinama i u javnim garažama koja ima određene zajedničke značajke s uslugom pružanja veza. Zajednička značajka je pružanje usluge predaje određenog prostora na uporabu za motorno vozilo ili plovilo. Do sličnosti u samom pružanju usluge može osobito doći u odnosu na uslugu suhog veza, koja se pruža na kopnu. Razlog takvom pristupu zakonodavca moguće

²⁸⁵ NN, br. 116/16 i 14/20.

²⁸⁶ Dominis, Ž., „Crni charter“ bez plovidbe u sklopu projekta *jedinstvene vinjete*, Naše more, vol. 59, br. 1-2, 2012., str. 41. „Prema Naputku za ishođenje vinjete i njegovu dodatku, lučka kapetanija i njezina ispostava izdaju vinjetu na temelju dokumentacije što je osoba koja upravlja plovilom dužna priložiti: 1) Popis posade... 2) Popis putnika... 3) Dokaz da je plovilo sposobno za plovidbu... 4) Dokaz da je osoba koja upravlja plovilom za to osposobljena... 5) Dokaz o osiguranju od odgovornosti za nematerijalne štete... 6) Dokaz o vlasništvu plovila ili punomoć.“ Ovaj Naputak od 2015. godine nije na snazi, ali se spominje samo kao primjer regulacije kakva je bila prije.

leži u činjenici da je ta usluga neusporedivo više raširena zbog samog broja motornih vozila u odnosu na broj plovila. Navedeno nadalje uvjetuje i broj korisnika ove usluge. Ova činjenica upućuje na to da je interes zakonodavca posebno urediti status potrošača u ugovornim odnosima koje ima većina potrošača. U svakom slučaju, i povrh gore navedenog, iako ova dva ugovorna odnosa imaju neke zajedničke značajke, mnoge druge značajke su bitno drugačije. Na primjer, mogućnost ugovaranja nadzora i održavanja plovila te činjenica da marine pružaju većim dijelom uslugu stalnog veza. Na kraju, ugovor o vezu je nominatno uređen ugovor posebnim zakonom, dok je ugovor o pružanju usluge parkinga inominatan ugovor.

Zaključno, ZZP izrijekom uređuje koji se ugovori odnose na pružanje javnih usluga, pri čemu ugovor o vezu nije obuhvaćen tim uređenjem. To znači da će ZZP imati utjecaj na uređenje ugovora o vezu u dijelu koji se odnosi na potrošače u preostalim svojim odredbama koje nisu vezane za pružanje javnih usluga, kao npr. odredba čl. 53. st. 1., među ostalim i zbog forme sklapanja ugovora o vezu primjenom općih uvjeta ugovora kao sastavnog dijela ugovora o vezu.

4.2.7. Učinci izmjene općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma

Prihvatanje izmjene općih uvjeta ugovora mora biti provedeno jednako kao i „prvo“ prihvaćanje općih uvjeta ugovora pri sklapanju ugovora. Uređenje tog prihvata će se u pravilu u samom ugovoru izraziti riječima da su „sastavni dio ugovora i opći uvjeti s kojima je druga strana upoznata“ ili koja ih je preuzela i sl. Međutim, kod izmjena općih uvjeta ugovora nije jednako urediti prihvati tih izmjena u slučaju kada se izmjena općih uvjeta ugovora događa tijekom trajanja ugovora. Tehnički oblik dostave općih uvjeta ugovora sve se češće provodi u formi objave putem mrežne stranice isporučitelja usluga ili roba, u ovom slučaju luka nautičkog turizma. Za očekivati je da će se takav trend i nastaviti te je upravo kod luka nautičkog turizma razumno zaključiti da će u konačnici ovaj način dostave općih ugovornih uvjeta i prevladati jer se većina korisnika veza nalazi izvan mjesta gdje svoju djelatnost obavlja luka nautičkog turizma, pa se informiranje, a zatim i direktna komunikacija obavljaju na daljinu. Pri tome dolazi do problema koji se odnosi na sve opće uvjete ugovora koji se objavljuju i kasnije mijenjaju putem mrežnih stranica. Analizom općih uvjeta ugovora hrvatskih marina pokazalo se da su skoro sve marine pri izmjenama svojih uvjeta odstupile od preuzimanja izričite obveze

čuvanja plovila koja se nalaze na vezu, a što je nerijetko predmet izmjene općih uvjeta.²⁸⁷ Također, specifičnost je ugovora o vezu između marine i *charter* kompanije da marine ne preuzimaju ugovorom ni izričitu obvezu nadziranja plovila, iako primjeri iz prakse pokazuju postojanje elemenata nadziranja plovila *charter* kompanije (videonadzor u marini, ophodnja mornarskog osoblja i sl.).²⁸⁸

U slučaju tranzitnog veza u pravilu ne dolazi do pitanja prihvata izmjene općih uvjeta zato što on traje vrlo kratko i u tom periodu nije realno očekivati da će se izmijeniti opći uvjeti ugovora. Ako bi se ipak tijekom tog perioda izmijenili opći uvjeti, bili bi važeći oni koji su bili na snazi u vrijeme sklapanja ugovora, a to je prema čl. 673.k st. 2. PZ-a u trenutku priveza, ako se pružatelj usluge tome ne usprotivi. Tranzitni vez se time u praksi ugovara kroz neformalni ugovorni odnos koji se smatra sklopljenim od trenutka kada je plovilo pristupilo na vez u marini koji mu je marina omogućila, a čime se smatra da je korisnik veza prihvatio i opće uvjete ugovora te marine.²⁸⁹ Uređivanje odnosa u formi općih uvjeta ugovora kod luka nautičkog turizma dodatno čini složenim i činjenica da se prava i obveze trebaju uređivati i u skladu s propisima koji uređuju pitanja koncesije, pomorskog dobra, upravni status luka i dr., a što može biti razlog za izmjene općih uvjeta ugovora. Ovdje se također može istaknuti da je zakonska regulacija statusa luka nautičkog turizma dosad gotovo isključivo bila usmjerena na upravnopravni aspekt, dok ne postoji zakonska regulacija koja bi na bilo koji poseban način usmjeravala obveznopravni aspekt odnosa koji se nužno uspostavljaju u okviru djelovanja luka nautičkog turizma, a u tom smislu nisu ni predložene npr. smjernice ili preporuke za uređenje općih ugovornih uvjeta luka nautičkog turizma. Kako se ne radi o javnoj usluzi, ovdje se moguće samo primjerom osvrnuti na članak 25. ZZP-a koji uređuje u stavku 4. da „trgovac mora potrošaču prije sklapanja ugovora omogućiti upoznavanje sa svojim uvjetima ugovora...“. Nadalje se u stavku 5. uređuje: „...o svakoj promjeni uvjeta iz stavka 4. trgovac je dužan unaprijed pisanim putem obavijestiti potrošača.“ Svakako će se u tom slučaju pojaviti poseban problem dokaza dostave takvih obavijesti ako će se tumačiti da je potrebno izravno svakom pojedinom ugovaratelju dostavljati zasebnu obavijest imajući u vidu da se mnogi

²⁸⁷ Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., *Marina operator's obligations from the contract of berth according to the business practice of Croatian marinas*, u: Vidan, P.; Račić, N. (eds.), *Book of Proceedings – 7th International Maritime Science Conference*, Solin, April 20th – 21th 2017, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2017.

²⁸⁸ Pijaca, M., *Pravni odnosi između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 57, br. 172, 2018, str. 269.

²⁸⁹ Skorupan Wolff; Petrinović; Mandić, *op. cit.* u bilj. 287, str. 105.

ugovaratelji nalaze u stranim zemljama te da su možda i protekom vremena promijenili svoje adrese. Ovdje treba podsjetiti da se pri stupanju u odnos nije koristio ovaj vid komunikacije. Ako se, suprotno tomu, zauzme stav da je prihvatljivi vid komunikacije samo obavijest putem mrežne stranice, tada se otvara pitanje pouzdanosti takve komunikacije, jer nije logično očekivati da je ugovaratelj dužan svakodnevno pratiti mrežnu stranicu i moguće izmjene ugovornih uvjeta. Ovo pitanje moguće je na pravno ispravan način pouzdano, a s druge strane poslovno fleksibilno urediti tako da se pri svakoj obnovi ugovora, već prema postojećim općim uvjetima ugovora, određuje kako se time prihvaćaju uvjeti koji će u tom času biti na snazi. Na taj se način izbjegava dostava „pisane“ obavijesti o promjeni uvjeta, a u slučaju luka nautičkog turizma gotovo se u pravilu svi dugoročni ugovori sklapaju tako da je riječ o godišnjim ugovorima koji se produljuju konkludentno, uplatom ugovorene cijene za sljedeće razdoblje, bez posebnog potpisa dodatka ugovoru i sl. Ovdje se može istaknuti da ni pisana dostava izmijenjenih općih uvjeta ugovora provedbeno ne dovodi nužno do pravne sigurnosti da su primatelji zaista primili predmetnu obavijest. U poslovanju banaka npr. opće je poznato da se takve obavijesti dostavljaju običnom poštom, gdje primatelj ne potpisuje da je zaprimio takvu pošiljku, a pri predaji na poštanski ured se ne evidentira tko su primatelji.

Stoga, u smislu dostave putem mrežne stranice marine, ipak ostaje nedvojbeno činjenica da pri promjeni općih uvjeta ugovora (koji se objavljuju putem mrežne stranice) neki ugovaratelji na ovaj način imaju u primjeni tzv. stare uvjete, a neki nove, ovisno o tome kojom se dinamikom kome obnavlja njegov ugovor. U konkretnoj situaciji ovo pitanje može biti relevantno. Npr., određene luke nautičkog turizma mogu kroz opće uvjete ugovora urediti obvezu korisnika veza da se odjavljuje kad isplovljava plovilom. U takvom uređenju postoji logična povećana odgovornost luke nautičkog turizma za nadzor i kontrolu tko je i kada isplovio. U slučaju da se takvo pravilo promijeni u formi izmjene općih uvjeta ugovora, neki korisnici će i dalje biti dužni odjavljivati svoj odlazak, a neki neće – ovisno o tome na koga se pravno primjenjuje izmjena općih uvjeta ugovora, kako je gore opisano. Stoga bi bilo preporučljivo ovo pitanje prijavljivanja i odjavljivanja urediti pravilnikom o redu u luci kao pravilnikom koji luke nautičkog turizma donose po javnoj ovlasti, čime bi pravilnik kao upravno-pravni akt bio primjenjiv na sve korisnike automatski, tj. po sili zakona, i ne bi se radilo o uvjetu ugovora. Zaključno, za izmjene općih uvjeta tijekom trajanja ugovora o vezu primjenjivo bi bilo njihovo stupanje na snagu činom obnove ugovora, pri čemu se razumije da su izmijenjeni uvjeti i takva regulacija bili poznati korisniku veza.

4.2.8. Poredbena analiza općih uvjeta ugovora i ugovora o vezu luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj

Pod ovom točkom rada prikazat će se poredbena analiza općih uvjeta ugovora nekih marina kao i njihovih ugovora o vezu koje sklapaju sa svojim korisnicima. Prilikom izbora općih uvjeta ugovora domaćih marina za poredbenu analizu, i time primjene u odnosu na PZ, izabrali smo marine koje prezentiraju i velike i male marine kako bi se dobio bolji uvid u autonomna uređenja kroz njihove razlike u uvjetima ugovora o vezu. Iz provedene analize bit će vidljivo da se u općim uvjetima ugovora koje koriste luke nautičkog turizma naročito i detaljno opisuju slučajevi u kojima pružatelji te usluge ne preuzimaju odgovornost. Nadalje, detaljno se (u istom cilju) opisuju slučajevi u kojima korisnici preuzimaju odgovornost. Ipak, vrlo rijetko će se uočiti da bi u tim uvjetima bili opisani slučajevi u kojima odgovornost preuzimaju pružatelji usluge. Na primjer, u općim uvjetima Marine Kaštela pod nazivom Opći uvjeti poslovanja Marine Kaštela²⁹⁰, koji važe od siječnja 2014. godine, detaljno se opisuju okolnosti u kojima marina ne odgovara za štetu, dok se samo kratko i načelno navodi da za štetu odgovara ako je ona posljedica krajnje nepažnje marine, bez navođenja bilo kojih okolnosti u kojima bi do toga došlo²⁹¹. Navedeno možemo ocijeniti kao sličnosti u uobičajenim općim uvjetima ugovora luka nautičkog turizma kod nas. Takva uređenja jesu načelno zakonita, ali potrebno je voditi računa o specifičnostima koje se odnose na potrošače kao korisnike veza, gdje odredbe čl. 408. ZOO-a ne ostavljaju potpunu slobodu pružatelju veza kod ograničavanja i isključivanja svoje odgovornosti.

Marine čiji se opći uvjeti ugovora analiziraju pod ovom točkom jesu: sve marine iz lanca ACI d.d., marina Agana, marina Baotić, Marina Kaštela, marina Mandalina, marina Solaris, Marina Punat, marina Vrsar, marina Lav i Marina Kremik. Paralelno s analizom općih uvjeta ugovora analizirat će se i tekstovi ugovora o vezu koje ove marine sklapaju sa svojim korisnicima, i to za navedene marine ACI – Opatija Ičići, marinu Vrsar i Marinu Punat, a za marinu Solaris i marinu Baotić za napomenuti je da su njihovi obrasci ugovora o vezu vrlo šturi, te se njima ne uređuju dodatno ugovorni odnosi u odnosu na opće uvjete ugovora, nego se definira formularno tko je korisnik, za koje plovilo i na koji rok; čak se ne definira ni cijena,

²⁹⁰ Službene mrežne stranice Marine Kaštela; <http://www.marina-kastela.hr/wp-content/uploads/2014/07/marina-kastela-oup-hr-2016.pdf> (21. kolovoza 2019.).

²⁹¹ Čl. 6. Općih uvjeta Marine Kaštela.

nego se poziva na cjenik. Dodatno će se analizirati još i ugovori o vezu za marinu Mandalina i marinu Lav za koje nisu analizirani opći uvjeti ugovora. Sve marine iz lanca ACI d.d. marina imaju jednake opće uvjete ugovora, iz čega je vidljivo da bez obzira na različite zemljopisne čimbenike opći uvjeti ugovora mogu biti jednaki, odnosno da marine s različitim opsegom usluga koje pružaju, kao i različitim kapacitetima u pogledu vezova za korisnike, mogu imati jednaka prava i obveze. Navedeno uređenje za marine iz lanca ACI marina moguće je proturječno različitim fizičkim uvjetima tih marina. Ipak, može biti opravdano s aspekta ujednačenog uređenja uvjeta ugovora za sve marine unutar istog pružatelja usluga. Ostale marine su namjerno odabrane bez kriterija međusobne povezanosti radi boljeg uvida u različitosti uređenja, za razliku od ACI d.d. marina koje sve imaju jedinstvene opće uvjete ugovora, pa se analiziraju i opći uvjeti ugovora svih ostalih nasumično odabranih marina, koje sve imaju javno objavljene svoje opće uvjete ugovora.²⁹²

Na temelju provedene analize odredbi općih uvjeta ugovora koje koriste marine vidljivo je, za početak, da niti jedna od marina ne koristi zakonski termin „opći uvjeti ugovora“, već koriste termin „opći uvjeti korištenja veza“ ili „opći uvjeti poslovanja“. Međutim, to su sadržajno opći uvjeti ugovora i odmah na početku svakoga od njih konstatira se da su oni sastavni dio ugovora o korištenju veza i da se primjenjuju na taj ugovorni odnos. Od analiziranih marina jedino marina Agana u svojim Općim uvjetima ugovora izrijekom predviđa mogućnost da se njihova primjena ugovorom izrijekom isključi, dok ostale marine nemaju ovakvu opciju predviđenu u svojim općim uvjetima ugovora. Iz analiziranih odredbi općih uvjeta ugovora vidljivo je da marina Vrsar ima sadržajno najkraće opće uvjete ugovora, koji su ujedno i pravila ponašanja unutar te marine. Međutim, kada se uzme u obzir i provedena analiza samog ugovora o vezu koji koristi ova marina, jasno je da su ovi uvjeti sadržajno kratki s obzirom na to da je obrazac ugovora čiji su oni sastavni dio prilično detaljan u odnosu na ostale primjerke ugovora o vezu. Sve marine u analiziranim odredbama svojih općih uvjeta ugovora sadrže odredbe o isključenju odgovornosti marine za nastanak štetnog događaja²⁹³ te

²⁹² Za spomenuti je situaciju primjerice u Francuskoj gdje se, premda postoje brojne marine te je razvijen nautički turizam, na mrežnim stranicama njihovih marina ne nalaze opći uvjeti ugovora, pa čak i same marine nemaju svoje službene mrežne stranice na engleskom jeziku.

²⁹³ S druge strane, primjerice u Općim uvjetima marine Vauban (Francuska), koji su javno objavljeni na njezinim službenim mrežnim stranicama, pitanje odgovornosti za štetu nije posebno regulirano, odnosno nema nikakve odredbe kojom bi bila isključena ili samo ograničena odgovornost za štetu od strane marine. Ono što ti Opći uvjeti imaju jest odredba članka 1. u kojoj je naznačeno da vlasnik broda ili bilo koji korisnik pri dolasku u marinu radi usluge veza mora marini predati na uvid dokaz da ima sklopljenu policu osiguranja koja u sebi uključuje rizik od

neke od marina (primjerice, Marina Punat, Marina Kaštela) čak imaju predviđene i maksimalne iznose (gornje limite) do kojih marina može odgovarati po pojedinom štetnom događaju. Iz navedenoga se može zaključiti da su marine prepoznale da je potencijalno na njima rizik odgovornosti za nastanak štete u vezi s plovilima koja se nalaze kod njih na vezu, te se kroz odredbe općih uvjeta ugovora žele dodatno izriječkom zaštititi od svih mogućih situacija u kojima bi moglo doći do nastanka štete za koju bi ih korisnici potencijalno mogli teretiti. Međutim, s druge strane postavlja se pitanje mogu li se pojedine odredbe općih uvjeta kojima je predviđeno apsolutno isključenje odgovornosti marine za štetu koja bi nastala na plovilu tumačiti kao ništetne, te ipak u slučaju potencijalnog štetnog događaja utvrđivati odgovornosti marine. Ovakve odredbe o apsolutnom isključenju odgovornosti sadrže, primjerice, opći uvjeti marine ACI, marine Baotić, marine Solaris. Neke druge marine pak predviđaju i ograničenje ove odgovornosti. Tako primjerice marina Baotić u svojim Općim uvjetima poslovanja predviđa maksimalni limit iznosa do kojeg odgovara za štetu. Takvu odredbu ima i Marina Kaštela, koja uz to još i predviđa da odgovara za štetu samo ako je šteta nastala kao posljedica krajnje nepažnje od strane marine odnosno njezinih djelatnika. Za ovu vrstu odredbi se također može postaviti pitanje ništetnosti s obzirom na to da je riječ o situaciji u kojoj opće uvjete ugovora sastavlja gospodarski jača strana, te druga ugovorna strana u pravilu nema stvarnu mogućnost mijenjanja ovih odredbi, već ih može jedino prihvatiti ili ne prihvatiti. Dakle, iz analiziranih tekstova općih uvjeta ugovora vidljivo je da su u ovom dijelu po pitanju isključenja i ograničenja odgovornosti luka nautičkog turizma za štetu odredbe sadržajno slične, odnosno neke u većoj, a neke u manjoj mjeri ovu odgovornosti isključuju ili ograničavaju, tj. u pravilu ovo pitanje na neki način definiraju svojim općim uvjetima ugovora. U skladu s tumačenjem (vidi *infra*, 5.1.6.) eventualne ništetnosti ovih odredbi s obzirom na činjenicu da je riječ o odredbama koje u pravilu marine daju protivnoj ugovornoj strani bez mogućnosti intervencije u te odredbe u skladu s odredbama ZOO-a i ZZP-a, ovo pitanje će se svakako razmatrati od

požara, oštećenja prema imovini marine ili prema ostalim brodovima koji se nalaze u marini. Ako se takva policia ne prezentira marini, tada takav brod mora odmah napustiti područje marine. Ova marina ima dosta kratke Opće uvjete ugovora, te su u njima propisani većinom tehnički detalji, primjerice vrijeme i način uplovljavanja i isplovljavanja. Odredbom članka 9. paušalno je propisano da svi korisnici usluga marine moraju poštovati pomorska pravila i običaje kao i Opće uvjete ugovora, te je daljnjom odredbom članka 10. propisano da će se sankcionirati svako kršenje tih pravila tako da će ih ovlaštena upravna tijela kažnjavati. Posljednjom odredbom članka 12. propisano je pravo marine da samoinicijativno bez obavijesti korisniku i bez njegove suglasnosti, na teret tog korisnika i na njegov rizik oštećenja, ukloni svaki brod za koji se ne poštuju pravila marine i ugovorene obveze. Službene mrežne stranice marine Vauban u Antibesu, Francuska, <https://www.marina-port-vauban.com/marina-regulations-port-vauban/> (21. kolovoza 2019.).

strane suda u svakom konkretnom slučaju u kojem se pojavi pitanje utvrđenja ove odgovornosti.

Nakon provedene analize teksta odredbi općih uvjeta ugovora nekih hrvatskih marina dolazimo do zaključka o potrebi njihova ujednačavanja. Naime, opći uvjeti ugovora bitan su izvor za utvrđenje građanskopravne odgovornosti marina, pa bi stoga, smatramo, usklađivanje tekstova općih uvjeta ugovora marina svakako pridonijelo pravnoj sigurnosti i jasnoći. Također, *Skorupan Wolff V.* i *Padovan A. V.* napravile su analizu odredbi općih uvjeta ugovora hrvatskih marina te su došle do sljedećih zaključaka: utvrdile su da su osnovni nedostaci neodgovarajuća struktura općih uvjeta ugovora, nedostatak uređenja svih bitnih pitanja za ugovorni odnos, a neka od ključnih pitanja uređena su neprecizno i nedorečeno. Tako se, primjerice, u istoj klauzuli miješaju različita pitanja, pa se tako uz plaćanje naknade za vez govori o tome koju je dokumentaciju korisnik veza dužan predati prilikom sklapanja ugovora, ili se u istoj klauzuli govori o pravu na premještanje plovila i o tome tko je korisnik veza. Utvrđeno je i da su nespretno i neprecizno artikulirani mnogi primjeri klauzula kojima se želi urediti temelj odgovornosti, uz istovremeno navođenje brojnih razloga za isključenje odgovornosti marine. Ugovorne odredbe poput one da marina odgovara za štetu za koju bi po zakonu i sudskoj presudi bila odgovorna nepotrebne su i suvišne jer konstatiraju ono što se samo po sebi podrazumijeva, umjesto da jasno i precizno urede ugovornu odgovornost marine, tako da obje strane mogu stvoriti svoja realna očekivanja temeljem ugovora koji su sklopile.²⁹⁴

Nastavljajući se na analizu općih uvjeta ugovora, istovremeno će se pod ovom točkom prikazati i analiza pojedinih konkretnih ugovora o vezu koje u svom poslovanju, dakle u praktičnoj primjeni, koriste neke od marina u RH. Dakle, pod ovom točkom rada analizirat će se i uvjeti ugovora o vezu pojedinih marina za koje će se analizirati i odredbe općih uvjeta ugovora, ali i nekih drugih marina. U ovom dijelu će se protumačiti i kritizirati samo odredbe ugovora u kontekstu važećega domaćeg ugovornog prava, osobito relevantnih odredbi ZOO-a (*de lege lata*), te u kontekstu uređenja ZIDPZ-a 2019. Posebice će se pažnja usmjeriti na odredbe o temelju odgovornosti i njezinu sadržaju, opsegu i visini, odnosno isključenjima i ograničenjima odgovornosti, prema uobičajenim klauzulama ugovora uz ograničenja kogentnoga ugovornog prava. Konkretno marine su odabrane s obzirom na to da su, između

²⁹⁴ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 175, str.133.

ostalog, njihovi ugovori o vezu javno objavljeni, a riječ je o marinama koje se nalaze duž cijelog Jadrana, odnosno sjeverno na Jadranu jesu marina Vrsar, ACI – Opatija Ičići i Marina Punat, dok su južnije na Jadranu marina Lav i marina Mandalina.

Ovakav pristup prilikom odabira posljedica je prethodnih obrazloženja o utjecaju zemljopisnog položaja na odabir marine od strane korisnika usluga marina, pa se stoga prikazuje komparativna analiza marina s područja cijelog Jadrana. Također, dodatni razlog zbog kojeg smatramo korisnim analizirati ovih pet primjera je taj što je riječ o izrazito različitim primjerima istog ugovora, tj. ugovora o vezu, a što dodatno ukazuje na posebnosti i različitosti u pristupu od strane pojedinih luka nautičkog turizma. Svakako da je unutar tog izvora nužno trebalo analizirati ugovor najvećeg društva u RH koje se bavi tom djelatnošću i samo ima 22 marine u svom sastavu, te jednako tako smatramo korisnim osvrnuti se i na primjer Marine Punat zato što je riječ o našoj najstarijoj marini s najvećim iskustvom u toj djelatnosti. S druge strane, držimo korisnim analizirati i primjer marine Mandalina jer je riječ o marini koja je posljednjih godina izrazito razvijala svoju djelatnost, iako je tek osam godina aktivna. Konačno, držimo korisnim prikazati i uređenje jedne vrlo male marine čija se djelatnost oslanja na tehnološki gledano cjelinu hotelskog kompleksa (marina Lav), pri čemu je primarna djelatnost u tom kompleksu hotelska djelatnost. Za kraj, prikaz uvjeta marine Vrsar izabran je jer je specifičnost te marine kao pravne osobe (koncesionara) ta da je osnivač te marine jedinica lokalne samouprave te je riječ o marini koja ima dugotrajno iskustvo u toj djelatnosti. Iz navedene analize može se zaključiti da je u praksi najčešći slučaj da se ugovorom o vezu daje tzv. najam veza i nadzor brodice ili jahte na vezu, a taj nadzor se ne podrazumijeva nego je u pravilu posebno naznačen ako se ugovara. Obično je taj nadzor ograničen na period u kojem se na brodici ili jahti nitko ne nalazi, odnosno kada se brodica nalazi na vezu, a na njoj nema korisnika veza ni druge osobe koju je on ovlastio na korištenje, dok taj nadzor prestaje čim netko od njih stupi na jahtu ili brodicu ili preuzme od pružatelja usluga ključeve koji se u nekim marinama njima predaju kao simbolična predaja u nadzor. Iz analiziranih ugovora nije vidljivo da bi marine, tj. pružatelj usluga u ugovoru specificirao koje će konkretne radnje u svrhu nadzora obavljati, a što bi bilo preporučljivo kako bi obje strane imale jasniju predodžbu svojih prava i obveza i znale što očekivati.

Navedena poredbena analiza u nekim aspektima pokazuje da su vrlo različite luke nautičkog turizma na načelno jedinstven način pristupile pitanju uređenja odgovornosti marine, i to prije svega tako što ugovorom ne utvrđuju moguće propuste u ispunjenju svoje obveze, što

je zakonito ugovorno rješenje imajući u vidu dispozitivnost, dok se takva regulacija može dovesti u pitanje jedino u pogledu primjene odredbi ZOO-a u smislu zaštite prava potrošača, gdje npr. čl. 408. ZOO-a ne dopušta mogućnost isključenja odgovornosti. Ako bi se zauzeo stav da je nepostojanje uređenja odgovornosti u ugovoru za jednu ugovornu stranu, tj. trgovca, sadržajno granično s njegovim isključenjem odgovornosti, tada bi moglo biti dvojbeno takvo uređenje ugovora u odnosu na prava potrošača. U pogledu ključne razlike između ovdje analiziranih ugovora može se uočiti da je jedino u primjeru marine Vrsar izričito u samom ugovoru²⁹⁵ naglašeno da će marina nadzirati plovilo na vezu te u skladu s organizacijom „čuvanja plovila“ mijenjati vez. Iz navedenoga je vidljivo da su marine većinom odstupile od obveze „čuvanja“ u ovoj vrsti ugovora, ali da je takva obveza ipak još uvijek, smatramo, zadržana kao posljedica ranijih rješenja. Iz iznesenih primjera ugovora o vezu koje koriste neke od luka nautičkog turizma, i to konkretno marine u RH, vidljivo je da neke marine (ovdje ACI, Marina Punat, marina Lav) koriste vrlo kratak sadržaj ugovora o vezu koji sadrži samo osnovne informacije, dok se svi daljnji odnosi između ugovornih strana detaljnije razrađuju općim uvjetima ugovora. U tim ugovorima je izrijekom navedeno da su ti opći uvjeti ugovora sastavni dio ugovora, pa stoga potpisom tog ugovora korisnik veza pristaje na to da ga obvezuju opći uvjeti ugovora, što za sobom povlači određena pitanja tumačenja tih uvjeta i mogućnosti korisnika za pregovaranje o njima. Neke marine s druge strane imaju detaljnije razrađene ugovorne odredbe (ovdje marina Vrsar i marina Mandalina). Međutim, koju god opciju pojedine marine odabrale, vidljivo je da sve imaju na neki način regulirano pitanje odgovornosti za štetu, odnosno ograničavaju ovu svoju odgovornost, bilo kroz same odredbe ugovora ili kroz odredbe općih uvjeta ugovora koji su sastavni dio tog ugovora. Iz navedenoga se može zaključiti da su marine prepoznale potrebu da se na neki način uredi pitanje njihove odgovornosti s obzirom na to da ono nije regulirano izričito posebnim propisom.

a) Marina ACI d.d.

Analiza Općih uvjeta ugovora ACI d.d.-a odnosi se na uvjete tog društva koji su stupili na snagu 1. lipnja 2015. godine²⁹⁶ te su izmijenjeni novim uvjetima koji su stupili na snagu 28. studenog 2018. godine.²⁹⁷ Ovim izmjenama Općih uvjeta ugovora marina ACI d.d. izmijenila

²⁹⁵ Čl. 2. Ugovora marine Vrsar.

²⁹⁶ Službene mrežne stranice ACI-ja, http://www.aci-marinas.com/aci_conditions/opci-uvjeti/ (26. lipnja 2018.).

²⁹⁷ Službene mrežne stranice ACI-ja, http://www.aci-marinas.com/aci_conditions/opci-uvjeti/ (21. kolovoza 2019.).

je odredbu kojom je prethodno bio predviđen limit koji se ima naknaditi u slučaju naknade štete, a koji je sada novim Općim uvjetima ugovora iz 2018. godine brisan. U analizi Općih uvjeta ugovora ACI d.d.-a prije svega je vrlo korisno uočiti da se to društvo odlučilo na jedinstvene zajedničke uvjete za sve svoje marine koje ima (22 marine), što upućuje na činjenicu da prostorni uvjeti pojedine marine nisu odlučujući za uređenje pravnog akta „opći uvjeti ugovora“. Svakako da je takav pristup ACI d.d.-a uvjetovan i operativnim razlozima kako bi se na jedinstven način moglo pristupati realizaciji ugovora s korisnicima vezova. Također, vidljivo je da sam naziv ovih Općih uvjeta nije ujednačen s odredbama ZOO-a koji se služi izrazom „opći uvjeti ugovora“, dok se u praksi rabe i izrazi „opći uvjeti poslovanja“ ili samo „opći uvjeti“ iako se misli na isto. Na samom početku tih Općih uvjeta uočljivo je definiranje samo četiriju pojmova, a to su: „ACI d.d.“, „ACI Marina“, „Korisnik“ i „Plovilo“.

U svrhu ove analize značajni su razlozi za izbor korištenja pojmova „korisnik“ i „plovilo“, kao i određenja tih pojmova u ovom aktu. Jasno je da ACI d.d. u ostvarenju poslova luke nautičkog turizma ima potrebu jednim pojmom obuhvatiti različite varijacije u pogledu osoba koje mogu biti druga ugovorna strana kod ugovora o vezu, a jednako tako i samih objekata tog ugovora. Smatramo da je korištenje pojmova „korisnik“ i „plovilo“ najbolje moguće rješenje iako se radi o pojmovima koji nisu na taj način uređeni PZ-om. Razlozi za takav pristup svakako su višestruki. Nedvojbeno se u odnosu na izbor pojma „korisnik“ može već iz definicije tog pojma u tom aktu razumjeti i sam razlog za izbor tog pojma. Naime, definicija pojma „korisnik“ ovdje glasi: „...upisani vlasnik plovila i/ili korisnik plovila i/ili korisnik veza. Kada to sadržaj zaht[i]jeva, smatrat će se da izraz Korisnik obuhvaća i zastupnike vlasnika plovila odnosno osobe za koje vlasnik plovila po zakonu odgovara.“ Ovdje se može uočiti potreba da se pod pojmom „korisnik“ obuhvate formalni vlasnici, ali jednako tako i formalni korisnici, te čak i da se proširi primjena tog pojma na osobe za koje bi vlasnik odgovarao. U dijelu koji se odnosi na pitanje vlasnika i korisnika izbor korištenja pojma „korisnik“ je logičan i opravdan jer je pojam „korisnik“ širi od pojma „vlasnik“. Ovdje treba naglasiti da je uobičajeno da kod postojanja i vlasnika i korisnika u odnosu na isto plovilo upravo korisnik sklapa ugovor o vezu. To je slučaj npr. kod ugovora o *leasingu*. Naime, u skladu s odredbom čl. 5. t. 17. PZ-a korisnik jahte, odnosno brodice jest fizička ili pravna osoba koja drži jahtu, odnosno brodicu u posjedu 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 brodova upisana kao vlasnik. Na korisnika jahte, odnosno brodice na odgovarajući se način primjenjuju odredbe ovoga Zakonika o brodaru.

Dakle, ako korisnik jahte ili brodice sklapa ugovor o vezu s marinom kao korisnik veza, tada je on druga ugovorna strana temeljem ugovora o vezu i taj ugovor obvezuje njega, a ne vlasnika jahte ili plovila koji tada nisu ugovorna strana tog ugovora o vezu, već je vlasnik tada u odnosu na marinu treća osoba. Ovdje bismo napomenuli da u načelu ugovor proizvodi pravne učinke (prava i obveze) samo za suugovaratelje²⁹⁸. U tom se očituje i relativnost ugovornih odnosa koji se ne protežu na osobe koje nisu ugovorne strane. Ugovorne strane su one osobe čijom je suglasnošću volje nastao obveznopravni ugovor.²⁹⁹ Stoga se opći uvjeti ugovora ne odnose na treće osobe, već samo na odnos između marine i korisnika veza. Međutim, odredbom 11. ovih Općih uvjeta propisano je da ako je vlasnik plovila banka ili *leasing* društvo, tada i taj vlasnik odgovara solidarno s korisnikom. Upitno je ovo uređenje navedene odredbe gdje se predviđa da je vlasnik solidarno odgovoran premda vlasnik ne potpisuje ugovor o vezu. Ovim Općim uvjetima ugovora ACI d.d.-a u potpunosti je isključena odgovornost marine za bilo kakvu štetu koja bi nastala plovilu koje se nalazi na „dnevnom“ vezu – odredba čl. 7. Općih uvjeta ugovora koja izrijekom kaže da takva plovila ostaju na rizik i odgovornost korisnika. Ovdje se pretpostavlja da ova marina pod time podrazumijeva tranzitni vez, kojim pojmom ga određuje čl. 673.j PZ-a. Također, odredbom čl. 10. Općih uvjeta ugovora ACI d.d.-a predviđeno je isključenje odgovornosti marine nakon što korisnik preuzme plovilo, a smatrat će se da je preuzeo plovilo u trenutku stupanja na plovilo i/ili preuzimanja isprava i ključeva plovila na recepciji marine. Postavlja se pitanje može li se ova odredba o apsolutnom isključenju odgovornosti marine tumačiti kao ništetna, te ipak u slučaju potencijalnog štetnog događaja utvrđivati odgovornosti marine. Naime, moglo bi se tumačiti da je ovo jedna od situacija u kojoj jedna strana masovno sklapa ugovore na temelju općih uvjeta ugovora koje sama izrađuje gospodarski jača strana (ovdje marina), dok drugoj strani (korisniku veza) praktički preostaje samo pristupiti takvoj ponudi, a gdje je marina kao sastavljač općih uvjeta ugovora zlouporabila svoj položaj i unijela u opće uvjete ugovora klauzule koje su za nju povoljne, a na štetu druge strane. Stoga zakonodavstva nastoje pravnim sredstvima zaštititi stranu koja pristupa općim uvjetima ugovora ponuditelja u vidu instituta ništetnosti takvih odredbi.³⁰⁰ Odredbom čl. 12. Općih uvjeta ugovora ACI d.d.-a taksativno su nabrojene brojne obveze korisnika veza, među kojima je za tumačenje postojanja građanskopravne odgovornosti marine bitna odredba koja propisuje obvezu korisnika nadoknaditi štetu na drugim plovilima, vozilima

²⁹⁸ Čl. 336. st. 1. ZOO-a.

²⁹⁹ Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 539.

³⁰⁰ *Ibid.*, str. 462.

i opremi trećih osoba koju prouzroči plovilo odnosno korisnik i/ili posada ili druge osobe na plovilu, ili koja je nastala kao posljedica lošeg održavanja plovila ili opreme na plovilu. Ovakva odredba je uobičajena i u općim uvjetima drugih marina i u pravilu se može odnositi na moguće štete od požara, oštećenja zbog neispravno privezanih konopaca i štete nastale kod manevra dolaska i odlaska s veza. Odredbama čl. 13. Općih uvjeta ugovora ACI d.d.-a taksativno su nabrojene obveze marine, među kojima se kao prva navodi obveza da nadzire stanje plovila i priveza. Iz navedene odredbe je vidljivo da je ova marina kroz odredbe Općih uvjeta ugovora ACI d.d.-a preuzela obvezu nadzora, premda takva obveza u vrijeme kada su ovi Opći uvjeti ugovora stupili na snagu nije bila zakonom propisana obveza. Bitne sastojke svakog ugovora o vezu čine mjesto za siguran vez koje se daje na uporabu, točno određena brodica ili jahta koja se smješta na vez, rok trajanja ugovora i naknada za vez.³⁰¹ Uz navedeno, stranke mogu ugovoriti i dodatne usluge marine, primjerice opskrbu jahte ili brodice električnom energijom, vodom, gorivom ili sl., zatim uslugu nadziranja jahte ili brodice na vezu, uslugu čuvanja, održavanja, čišćenja, pripremanja za plovidbu, vađenja brodice ili jahte na suhi vez odnosno spuštanja u more sa suhog veza i dr., ovisno o rasponu i vrsti različitih usluga koje marina nudi odnosno o potrebama i željama korisnika veza.³⁰² U ovim konkretnim Općim uvjetima ugovora ACI d.d.-a vidljivo je da su ugovorene dodatne usluge marine. Između ostalog, ovom odredbom propisana je obveza marine, u slučaju da dođe do štete nastale uslijed rada djelatnika ACI marine, nadoknaditi trošak u skladu s važećom policom, a u vrijednosti priznatoj od strane osiguravajućeg društva. Dakle, vidljivo je da je predmetnom odredbom također ograničena odgovornost marine koju ima na temelju odredbe čl. 1061. ZOO-a, i to tako da je propisan vrijednosni limit do kojeg se odnosi odgovornost marine za štetni događaj. Premda ovaj limit nije izrijekom određen, on je samo teoretski naknadno odrediv. Međutim, jasno je da kod sklapanja ugovora o vezu prihvatom ovako uređenih općih uvjeta ugovora korisnik veza ne zna koje je to ograničenje koje mu se propisuje, zato što on ne zna niti će u daljnjem periodu znati pod kojim uvjetima je marina sklopila ugovor o osiguranju sa svojim osiguravateljem. Za pitanje građanskopravne odgovornosti luke nautičkog turizma relevantna je i odredba čl. 14. Općih uvjeta ugovora ACI d.d.-a u kojoj su taksativno navedene sve situacije u kojima je isključena odgovornost marine za štetu. Kao jedna od tih situacija navodi se ona u kojoj je do štetnog događaja došlo zbog krivnje trećih osoba ili krivnje drugog plovila, pa bi se suprotnom

³⁰¹ Jednako tako o bitnim sastojcima ugovora (plovilo, vez, naknada za vez) vidi u Skorupan Wolff; Padovan, *Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed*, op. cit. u bilj. 175, str. 133.

³⁰² Padovan; Skorupan Wolff, op. cit. u bilj. 259, str. 159.

argumentacijom moglo zaključiti da bi marina odgovarala i za krivnju štetnih događaja i drugog plovila ako ta odgovornost ne bi bila isključena. Ovakvo suprotno tumačenje je sporno i nema podlogu u zakonu, pa se može zaključiti da je ovakvo navođenje rizika gdje se još isključuje i viša sila i drugi primjeri gdje je po samom zakonu isključena odgovornost samo utvrđivanje tih slučajeva. Dakle, uvidom u odredbe Općih uvjeta ugovora ACI d.d.-a, kako je iznad navedeno, mogla bi se dovesti u pitanje ništetnost pojedinih odredbi, i to konkretno odredbi o apsolutnom isključenju odgovornosti marine za nastanak štetnog događaja. Naime, moguće je da bi u praksi sudovi neovisno o ovim odredbama Općih uvjeta ugovora marine ACI d.d.-a, kojima je definirano da se isključuje odgovornost marine, ipak u pojedinom konkretnom slučaju utvrdili odgovornost marine za štetni događaj. U tim slučajevima sudovi bi mogli zaključiti da su upravo ove odredbe o isključenju odgovornosti marine ništetne, te da se u konkretnom slučaju ne primjenjuju, pa bi se tada išlo u ispitivanje i utvrđenje odgovornosti marine kao da te odredbe nisu ni ugovorene.

Za potrebe ovoga rada pribavljen je primjerak ugovora o vezu koji ta marina sklapa s korisnicima s obzirom na to da nije javno objavljen na njihovim službenim mrežnim stranicama, a pod nazivom ugovor o korištenju godišnjeg veza u moru u ACI marini Opatija Ičići. Riječ je o formularnom ugovoru koji marina jednostrano nudi korisnicima prilikom ugovaranja usluge korištenja godišnjeg veza, te je ovaj konkretni ugovor koji se u ovom radu analizira sklopljen 1. kolovoza 2016. godine između ACI marine Opatija i korisnika plovila. Tekst ovog ugovora o korištenju godišnjeg veza u moru u ACI marini Opatija Ičići naveden je kao prilog 1 ovog rada. Odmah u članku 1. tog ugovora nalazi se odredba koja se odnosi na predmet ugovora, a u kojoj je određeno da se marina obvezuje korisniku „...dati na korištenje vez za sljedeće plovilo...“. Dakle, uvidom u citiranu odredbu vidljivo je da je predmetni ugovor vezan i uz objekt, tj. uz plovilo, i uz ugovornu stranu, tj. korisnika veza koji sklapa ugovor. Iz ovoga tipičnog primjera je vidljivo da je jedna od značajki ugovora o vezu da se on sklapa uvijek za konkretno plovilo, što znači da korisnik veza ne može sklopiti taj ugovor na svoje ime apstraktno, a da nije uređeno za koje plovilo on preuzima vez na uporabu. Navedeno je u skladu s uređenjem čl. 673.j st. 1. PZ-a gdje se upućuje na potrebu da se ovaj ugovor odnosi na „određenu“ jahtu ili brodicu. Predmetnim ugovorom o vezu koji je pribavljen neposredno od ACI-ja propisano je da su opći uvjeti ugovora njegov sastavni dio, tako da ovaj tipski obrazac ugovora ima samo osnovne odredbe. Stoga u ovom tipskom obrascu ugovora nema odredbi o pravima i obvezama strana ugovora, kao ni ikakvih odredbi o naknadi štete, odnosno o bilo kakvom isključenju ili ograničenju odgovornosti marine, tj. luke nautičkog turizma.

Posebnost ovog ugovora u odnosu na ostale koji su izabrani za poredbenu analizu može se uočiti kroz detalj gdje pružatelj usluge izrijekom utvrđuje da je podatke o plovilu preuzeo iz isprava koje je dobio od korisnika, s time da pridržava pravo sam provesti premjeru plovila radi obračuna cijene. Također držimo korisnim to što se već u samom tekstu ugovora, neovisno o daljnjem uređenju općih uvjeta ugovora, uređuje da će se korespondencija između ugovornih strana vršiti putem e-mail komunikacije, što je razumna potreba u ovoj vrsti ugovora. Ono što ugovor sadrži je predmet ugovora, trajanje ugovora, naknada za uporabu veza i način plaćanja, sastavni dijelovi ugovora, inventarna lista, raskid ugovora, obveza obavještanja i završne odredbe. Predmetni obrazac ugovora na temelju kojeg se sklapa ugovor sadrži dakle samo osnovne dijelove, i to ugovorne strane, predmet i cijenu, dok su sve detaljnije obveze i prava definirana Općim uvjetima ugovora.

b) Marina Punat

Analiza Općih uvjeta ugovora Marine Punat odnosi se na uvjete koji su objavljeni na službenim mrežnim stranicama te marine i na snazi su od 30. studenoga 2015. godine.³⁰³ U članku 1. Općih uvjeta ugovora Marine Punat pod nazivom Opće odredbe dane su definicije pojmova: plovilo, vlasnik, korisnik, punomoćnik, *charter*, vez, ugovor o korištenju stalnog veza, ugovor o korištenju tranzitnog veza. Dakle, u ovim Općim uvjetima ugovora Marine Punat, za razliku od ostalih općih uvjeta ugovora koji se analiziraju u ovom radu, postoji definicija pojmova „ugovor o korištenju stalnog veza“ i „ugovor o korištenju tranzitnog veza“, koji se razlikuju samo u trajanju tih ugovora, pa se tako ugovorom o korištenju stalnog veza smatra ugovor koji je korisnik sklopio s marinom na razdoblje dulje od 6 mjeseci, dok je ugovor o korištenju tranzitnog veza sklopljen na razdoblje do 6 mjeseci. Inače se ugovor o tranzitnom vezu u praksi marina u RH sklapa neformalno.³⁰⁴ U tom smislu su i u daljnjem tekstu odredbi Općih uvjeta ugovora Marine Punat regulirana prava i obveze marine i korisnika ovisno o tome o kojoj vrsti ugovora je riječ. Međutim, prethodno je na jednak način regulirano pitanje isključenja odgovornosti marine za štetu bez obzira na to o kojem je ugovoru riječ. Tako je u članku 4. Općih uvjeta ugovora Marine Punat propisano da „...ukoliko bilo koji od korisnika usluga Marine uzrokuje štetu Marini ili drugim korisnicima usluga Marine, bilo svojom

³⁰³ Službene mrežne stranice Marine Punat; http://www.marina-punat.hr/UserDocsImages/dokumenti/Uvjeti%20poslovanja_HR.pdf (21. kolovoza 2019.).

³⁰⁴ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 175, str. 137.

radnjom ili propustom, dužan je štetu nadoknaditi u cijelosti sukladno pozitivnim propisima RH.“ Istim člankom u daljnjem je tekstu propisano: „...za imovinsku i neimovinsku štetu na imovini Marine, imovini drugih korisnika vezova te imovini trećih osoba...odgovorna je osoba koja je...uzrokovala predmetnu štetu.“ U odnosu na ovakvo uređenje može se dati jednak komentar kao prethodno za odredbu Općih uvjeta ugovora marine Baotić, s obzirom na to da se i ovdje marina i korisnik veza upuštaju u ugovaranje obveza treće osobe koja s njima nije u ugovornom odnosu, što je protivno odredbi čl. 336. ZOO-a. U daljnjem tekstu člankom 7. Općih uvjeta ugovora Marine Punat regulirano je da marina odgovara za štetu samo ako je šteta nastala kao posljedica krajnje nepažnje od strane marine odnosno njezinih djelatnika, kao i da marina ne odgovara za štetu koju nije mogla redovitim tijekom svojega propisanog poslovanja predvidjeti, spriječiti, otkloniti ili umanjiti. Navedena odredba nije u potpunosti u skladu sa zakonskom obvezom pravne osobe koja odgovara za štetu koju njezino tijelo prouzroči trećoj osobi u obavljanju ili u vezi s obavljanjem svojih funkcija. Dakle, odgovornost pravne osobe za rad njezina tijela se predmnijeva. Je li šteta trećoj osobi prouzročena u obavljanju ili u vezi s obavljanjem funkcija tijela neke pravne osobe, utvrđuje se prema okolnostima pojedinog slučaja.³⁰⁵ Zakon nije predvidio odgovornost poslodavca samo za krajnju nepažnju, kako to propisuje ova odredba, pa se stoga može zaključiti da je ova odgovornost marine ograničena konkretnim općim uvjetima.³⁰⁶ Nejasno, međutim, ostaje na koji će se način u praksi tumačiti je li marina određenu štetu mogla „predvidjeti, spriječiti, otkloniti ili umanjiti“, pa će konačnu odluku u svakom spornom slučaju donijeti sud.

Za potrebe ovoga rada neposredno od Marine Punat zatražen je primjerak ugovora o vezu koji ta marina sklapa s korisnicima s obzirom na to da nije javno objavljen na njihovim službenim mrežnim stranicama. Tekst ovog ugovora o korištenju veza u Marini Punat naveden je kao prilog 6 ovog rada. Predmetni ugovor o vezu Marine Punat nosi naslov Ugovor o korištenju veza, iz čega se može zaključiti da marina daje vez na korištenje (ne uporabu) drugoj strani, a da na sebe ne preuzima nikakve obveze u vezi plovila koje koristi vez. Riječ je također o formularnom ugovoru koji marina nudi svojim korisnicima. I u ovom ugovoru je naglašeno da se ugovor sklapa, tj. vez daje isključivo za točno određeno plovilo. Cijeli ugovor je sadržajno kratak, što je i razumljivo ako se uzme u obzir da su sastavni dio tog ugovora Opći uvjeti ugovora Marine Punat koji detaljno razrađuju pojedina pitanja. Stoga se u ovom ugovoru o

³⁰⁵ Gorenc, V., *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 1747.

³⁰⁶ Čl. 1061. st. 1. ZOO-a.

vezu ne nalaze nikakve odredbe koje se odnose na naknadu štete ili pitanje odgovornosti bilo marine ili korisnika veza, već se u njemu nalaze samo osnovne odredbe o strankama, predmetu ugovora, cijeni, trajanju ugovora i raskidu, jednako kao i kod većine ranije analiziranih primjera ugovora.

c) Marina Vrsar

Analiza Općih uvjeta i pravila ponašanja unutar marine Vrsar odnosi se na uvjete koji su objavljeni na službenim mrežnim stranicama te marine.³⁰⁷ Već je iz samog naslova ovih Općih uvjeta ugovora marine Vrsar vidljivo da nije riječ samo o klasičnim općim uvjetima ugovora koji vrijede između marine i korisnika, već da je intencija donosioca da se isti odnose i primjenjuju i na treće, odnosno i na „...osobe koje borave ili se nalaze u prostorima marine“, kako se to navodi u prvoj rečenici predmetnih Općih uvjeta. Međutim, ne mogu se ugovoriti prava koja bi obvezivala treće osobe koje nisu ugovorne strane.³⁰⁸ Predmetni Opći uvjeti ugovora marine Vrsar sastoje se od šest naslova koji se tiču redom: određivanja mjesta za privez, uplovljavanja brodica i vezivanja, stalnih vezova, isplovljavanja iz marine, ekologije i zabrane. S obzirom na ovakav sadržaj odredbi može se zaključiti da premda je naslov dokumenta „opći uvjeti“, ipak ne bi bila riječ o općim uvjetima ugovora, već bi ove odredbe bile sadržajno sličnije odredbama pravilnika o redu u luci, pa da stoga ovaj dokument i predstavlja pravilnik o redu u luci. Dakle, već iz samog naslova, a tako i iz ostatka sadržaja predmetnih Općih uvjeta ugovora marine Vrsar vidljivo je da ovim Općim uvjetima ugovora marine Vrsar nije izrijekom isključena ni ograničena odgovornost marine za štetu prema korisnicima veza. Štoviše, predmetnim Općim uvjetima ugovora marine Vrsar marina preuzima na sebe i više obveza nego što bi se moglo tumačiti da bi bila dužna, odnosno marina izrijekom navodi da joj je „...brodica predana na čuvanje...“. Iz navedenoga je vidljivo da ova marina koristi termin „brodica“, a ne daje pojašnjenje tog termina, koji je po zakonu različit od termina jahta, pa se stoga može tumačiti da se predmetni Opći uvjeti ugovora marine Vrsar ne odnose na jahte, što vjerojatno nije bila intencija ove marine. Sljedeća obveza koju marina preuzima na sebe je: „...ukoliko brodica nije pravilno privezana to će učiniti radnik marine na trošak korisnika brodice...“. Ova odredba može marinu dovesti u sporne situacije u kojima bi

³⁰⁷ Službene mrežne stranice marine Vrsar; <http://montraker.hr/files/pravila-ponasanja-vrsar-HR.pdf> (21. kolovoza 2019.).

³⁰⁸ Čl. 336. ZOO-a.

korisnik mogao u slučaju štete na svojoj brodici tužiti marinu – da mu je radnik marine nepravilno privezao brodicu ili da ju je trebao po ovoj odredbi pravilno privezati, a to nije učinio. Prema *Petrinović, Mandić*,³⁰⁹ kao i *Padovan i Skorupan Wolff*³¹⁰, ovakvo ovlaštenje marine, tj. djelatnika marine, nije ugovorna obveza, već pravo marine da postupi, a na temelju ove ugovorne odredbe ima pravo to činiti na trošak i rizik korisnika veza. Konkretno, ako djelatnik marine u okviru redovnog i uobičajenog pregleda s gata primijeti da brodica nije privezana na pravilan način, on bi u ime marine trebao biti ovlašten prevezati plovilo, a to ovlaštenje proizlazi već iz javne ovlasti koncesionara marine kao tijela koje upravlja lukom i koje je zakonski obvezno brinuti se o redu i sigurnosti u luci.

Obrazac ugovora o godišnjem vezu marine Vrsar je objavljen i javno dostupan na službenim mrežnim stranicama marine Vrsar.³¹¹ Tekst ovog ugovora o godišnjem vezu u marini Vrsar naveden je kao prilog 5 ovog rada. I u ovom slučaju riječ je o ugovoru ponuđenom od strane marine prema neodređenom korisniku. Ovaj ugovor je također vezan uz određeno plovilo, tj. objekt ugovora, što je vidljivo iz članka 1. u kojem se marina obvezuje „...preuzeti na vez i čuvanje sljedeći plovni objekt...“. Iz citirane odredbe moglo bi se zaključiti da je marina na sebe preuzela i obvezu čuvanja plovnog objekta, dok se u daljnjoj odredbi članka 2. navodi da se marina obvezuje „...ustupiti vez u moru za plovni objekt i nadzirati ga...“. U ovom ugovoru nema posebnih definicija pojmova, ali iz citirane je odredbe vidljivo da se koristi pojam plovni objekt, a ne plovilo, što je širi pojam i time nije za marinu ograničavajući. Daljnjim odredbama ugovora regulirano je pitanje odgovornosti za štetu kao i prava i obveze strana tog ugovora. Tako je odredbom članka 3. regulirano da će marina naknaditi štetu koja nastane „...isključivo krivnjom marine i djelatnika marine za vrijeme dok se plovilo nalazilo pod nadzorom marine radi čuvanja u moru ili na kopnu“. Ova odredba je povoljna za korisnike usluge veza jer im daje određenu sigurnost da će marina čuvati njihovo plovilo, što znači da marina na sebe preuzima nejasan opseg obveza s obzirom na to da ničim nije propisala koje radnje će poduzimati i kako često kroz pružanje usluge nadzora, a koju uslugu nadzora nudi. PZ je uslugu nadzora uredio kao opciju, a ne kao obvezu u čl. 673.j st. 3. kod ugovora o vezu. Stoga se ovdje ne može uzeti da je iz ove ugovorne odredbe jasno regulirano što će se sve pružati u okviru usluge nadzora, a primjenom čl. 673.n PZ-a. Tim člankom predviđeno je da

³⁰⁹ Petrinović; Mandić, *op. cit.* u bilj. 146.

³¹⁰ Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., *op. cit.* u bilj. 259.

³¹¹ Službene mrežne stranice marine Vrsar; <http://montraker.hr/files/ugovor-godisnji-vrsar-HR.pdf> (21. kolovoza 2019.).

će se pod uslugom nadzora podrazumijevati „uobičajeni vanjski pregled“, a dalje je uređeno da je unutarnji pregled potrebno izričito ugovoriti. To u ovom slučaju znači da unutarnji pregled nije ugovoren, već je ugovoren samo vanjski pregled na uobičajeni način. Kako ne postoje posebni propisi o provođenju vanjskog nadzora plovila, za ocjenu toga što konkretno marina nudi u okviru nadzora potrebno je ugovorom odrediti što, kako i u kojoj dinamici marina obavlja kod usluge nadzora samo vanjskim pregledom plovila, a o čemu se detaljnije govori kasnije u tekstu rada (vidi *infra*, 4.4.). Iz citirane odredbe je vidljivo da ova marina na sebe preuzima obvezu „nadzora“ plovila, te dalje preuzima obvezu „čuvanja“ plovila i to „na moru ili kopnu“. Nejasno je, međutim, što se ovdje pod pojmom „čuvanje“ ima smatrati različitim od „nadzora“ i je li uopće cilj marine bio da pojmom „čuvanje“ nudi nešto drugo u odnosu na pojam „nadzor“. Također je nejasno od kojeg će se točno trenutka smatrati da je plovilo došlo „pod nadzor“ marine, odnosno hoće li taj nadzor trajati primjerice i u vrijeme dok se vlasnik ili korisnik plovila nalazi na samom plovilu. Ipak, daljnjim člankom 4. ograničuje se ova odgovornost marine za štetu te se navode slučajevi u kojima marina ne odgovara za štetu, primjerice: u slučaju štete kao posljedice više sile, štete kao posljedice krivog, nestručnog ili zlonamjernog postupka ili grubog nemara vlasnika plovnog objekta, posade ili drugih osoba na plovnom objektu, štete proizašle iz neodržavanja, zapuštenosti ili dotrajalosti plovila ili opreme itd.

d) Marina Agana³¹²

Dalje u tekstu navode se odredbe Općih uvjeta ugovora marine Agana, koje izravno ili posredno utječu na pitanje građanskopravne odgovornosti ove marine kao luke nautičkog turizma. U kontekstu razmatranja građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma za spomenuti je obvezu korisnika na predaju ključeva koja je predviđena odredbom čl. 3. t. 7.³¹³ Općih uvjeta ugovora marine Agana. Ovom odredbom se na nejasan način propisuje podrazumijeva li se da korisnik veza kao vlasnik plovila svaki put ostavlja sve ključeve plovila u marini, što znači da vlasnik plovila ne može samostalno pristupiti na svoje plovilo bez prethodnog preuzimanja ključeva u marini. Tom odredbom je marina izričkom definirala i

³¹² Službene mrežne stranice marine Agana; <http://www.marina-agana.hr/marina/dokumenti>. (19. svibnja 2020.).

³¹³ Čl. 3. t. 7: “KORISNIK VEZA se obvezuje ključeve plovila po napuštanju istoga redovito predati na recepciju marine Agana, a u slučaju da istu obvezu ne izvrši, za plovilo za koje ključevi nisu na recepciji, JSA nije odgovorna za bilo kakvu štetu nastalu na plovilu.”

svoju odgovornost, tako da je istu isključila ako ključevi nisu deponirani u marini. Ovakvo određenje nije uobičajeno jer se time marina dovodi u povećani stupanj rizika za moguće štete od krađe, potonuća, požara i drugih oštećenja zbog kvarova³¹⁴, zato što bi se moglo presumirati da posjed nad plovilom ima samo marina. Ako su svi primjerci ključeva predani isključivo marini, s ciljem da korisnik veza ne može ući u unutrašnjost plovila bez preuzimanja ključeva od marine, bilo bi dobro urediti da time marina nije preuzela posjed plovila, već da je preuzela samo uslugu depozita ključeva i da korisnik i dalje zadržava posjed plovila, jer je u mogućnosti svakodobno preuzeti ključeve plovila. Pri ovakvom uređenju nije potpuno jasno predstavlja li izostanak predaje ključeva povredu ugovornog odnosa ili u tom slučaju prestaje sva odgovornost marine. Ne bi bilo npr. pravilno zaključiti da marina nije odgovorna za održavanje sigurnosti plovila u pogledu vremenskih uvjeta (npr. vjetra) – zato što korisnik veza kao druga ugovorna strana nije ostavio ključeve plovila. Naime, u tim situacijama marina nije ovlaštena uključivati motore plovila i ulaziti u zaključani prostor plovila, već isključivo održavati sigurnost u pogledu konopa i bokobrana na plovilu, zato što za održavanje sigurnosti plovila nisu u odnosu na sve rizike nužni ključevi plovila. Na primjer, ako je kod olujnog nevremena potrebno pritegnuti konopce ili je u slučaju požara potrebno preventivno izmjestiti plovilo tegljenjem, za takve obaveze marine nije bilo odlučno ima li marina ključeve plovila. Osim obveze vezane uz predaju ključeva, za spomenuti je i obvezu korisnika na prijavu isplovljavanja³¹⁵, u smislu toga kakve posljedice ima povreda ove obveze od strane korisnika u slučaju da dođe do štetnog događaja prilikom isplovljavanja iz marine. Propisivanje obveze odjavljivanja i prijavljivanja je samo po sebi nejasno ugovorno reguliranje obveza korisnika ako nije regulirano u kojem se to cilju obvezuje korisnike i što je mogući rizik i moguća posljedica kod tog propusta. Razlog tomu je što je razumno očekivati da će doći do povrede ove obveze korisnika jer on tehnički uvijek može doći i otići iz marine i bez navedene prijave i odjave. Kako korisnik ima posjed svog plovila i sve uvjete za korištenje plovila, a uz to takva

³¹⁴ Opći uvjeti ugovora, Marina 41 North, Newport, SAD, predviđaju da u slučaju kvara ili oštećenja na plovilu marina propisuje svoje pravo prema svojoj diskrecijskoj procjeni hoće li postupati u cilju otklanjanja kvara, ali s naglaskom da to pravo nije ujedno i obveza marine. U slučaju postupanja marine propisuje se obveza vlasnika na naknadu troškova marini, bez prethodne suglasnosti vlasnika. Očito je da je ovakva odredba općih uvjeta znatno povoljnija za marinu, jer izlaže vlasnika riziku troška, a ujedno ne otklanja rizik štete vlasnika u slučaju nepostupanja marine. Jednak pristup u uređenju prava i odnosa marine i vlasnika vidljiv je niže i iz odredbi koje uređuju druge uzroke štete. Marina neće biti odgovorna ni za kakve radnje vezane uz popravke na bilo kojem brodu. U slučaju hitnosti, npr. kvara pumpe za brodsku kaljužu, curenja i sl., ako je marina upoznata s time, na njoj je da procijeni hoće li ili ne popraviti takve kvarove ili na drugi način umanjiti posljedice kvara, sama ili ovlastiti na to druge, ali ni na koji način nije obvezna izvršiti ove popravke. Korisnik broda i/ili vlasnik bit će dužni snositi trošak takvih popravaka. Službene mrežne stranice Marina at Forty 1° North; https://www.41north.com/wp-content/uploads/2016/07/41N_MarinaRules.pdf. (21. kolovoza 2019.).

³¹⁵ Čl. 3. t. 9. Općih uvjeta ugovora marine Agana.

pravila nisu jedinstveni običaj ili propis u svim marinama, moguće je očekivati propuste ove obveze. Ovom se odredbom korisnik plovila obvezuje na prijavu isplovljavanja. Ovdje nije definirano provodi li se takva prijava pisano i po kojim osobama. Ako se ova obveza ne provodi pisano, nije jasno kako se utvrđuje njezino ispunjenje. Korisno je naglasiti da se iz tog razloga može pojaviti pitanje utječe li se time na pravo i diskreciju vlasnika plovila kod korištenja plovila, a ujedno onemogućuje li se administriranjem jednostavno svakodobno korištenje vlastitog plovila. Nadalje, ovim Općim uvjetima predviđena je i obveza sastava inventarske liste³¹⁶, pa se postavlja pitanje u koju svrhu se ugovara ova obveza te kakve će pravne posljedice u odnosu na pitanje građanskopravne odgovornosti imati takva odredba u slučaju štetnog događaja na pokretninama na toj inventarskoj listi.³¹⁷ Ovom odredbom korisnik se obvezuje popisati sve pokretnine koje ostavlja na svom plovilu. Ako ovakvim uređenjem marina ne preuzima svoju obvezu na čuvanje tih pokretnina ili bilo koji rizik u odnosu na te pokretnine, ostaje nejasnim koji je cilj ove ugovorne odredbe. S druge strane, ako je cilj marine time preuzeti moguću odgovornost za štetu i nad opremom koja je popisana, takvo što je nepovoljna odredba za marinu i nije nužno u duhu ugovora o vezu. Pokretnine korisnika veza mogu biti i veće vrijednosti i pouzdano čuvanje nije moguće bez triju uvjeta:

- fizički kontroliranog pristupa plovilu
- prava na svakodobnu provjeru identiteta svih osoba koje se nalaze na plovilu
- prava na ulazak u zaključani dio plovila od strane djelatnika marine.

Budući da ova tri uvjeta u pravilu nisu ispunjena, jer nisu ni uobičajena, a nisu ni formalno propisana, očito je da preuzimanje ovakve odgovornosti za marinu nije izvjesno provedivo. Posebnom odredbom predviđena je obveza korisnika za isključenje kabela i pravo marine na isključenje³¹⁸, što je također bitno u smislu tumačenja odgovornosti za nastanak štetnog događaja zbog ovih kabela. Ovom odredbom marina neprecizno uređuje svoj odnos u slučaju da korisnik veza ne isključi električni kabel iz naponske mreže. Naime, propisuje se da marina „može isključiti“ električni kabel. Iz takvog se određenja može zaključiti da marina nije ujedno

³¹⁶ Čl. 3. t. 6. Općih uvjeta ugovora marine Agana.

³¹⁷ Opći uvjeti ugovora, King Harbour Marina, Redondo, SAD, u pogledu odgovornosti za stvari na plovilu predviđaju da u ovom slučaju marina propisuje odgovornost vlasnika za stvari koje će vlasnik ostaviti na ili u plovilu. Posebno se naglašava da marina uopće nema odgovornost za vrednije stvari koje vlasnik ne bi smio ostaviti zaključane ni u posebnim spremištima (sefovima) marine. „Vlasnika se snažno potiče da koristi postojeće brave za zaključavanje svakog skladišnog prostora, kutija na palubi ili električne opreme. Osoblje Marine će postupati s razumnom pažnjom kako bi zaštitilo imovinu vlasnika, ali to ne podrazumijeva nikakvu odgovornost marine za tu imovinu (sva vrednija imovina ne bi smjela biti ostavljena na palubi, već bi trebala biti zaključana).“ Službene mrežne stranice King Harbor Marina; <http://kingharbor.com/wp-content/uploads/2013/09/KHM-RR-r4.25.17.pdf> (21.kolovoza 2019.).

³¹⁸ Čl. 3. t. 10. Općih uvjeta ugovora marine Agana.

i obvezna to učiniti, što znači da marina može i ostaviti uključeno plovilo tijekom zimskog perioda. U slučaju požara uzrokovanog neisključenim kabelom pri ovakvom određenju ne bi bilo moguće sa sigurnošću ocijeniti čija je krivnja to što električni kabel nije isključen. Prema *Petrinović*, ide se u smjeru toga da je korisnik plovila kada privremeno napušta plovilo dužan napraviti nekoliko radnji koje izravno utječu na sigurnost u marini, a između ostalog je prvenstveno dužan isključiti priključke plovila (električnih, vodovodnih i plinskih instalacija). Također, treba zatvoriti sve ventile na otvorima koji se nalaze na podvodnom dijelu trupa plovila.³¹⁹ Na pitanje građanskopravne odgovornosti marine može utjecati i obveza vlasnika na pokrivanje plovila ceradom,³²⁰ sve s obzirom na situacije u kojima dođe do štetnog događaja, a korisnik nije ispunio ovu svoju obvezu. Primjerice, u odluci Trgovačkog suda u Zagrebu³²¹ Sud je između ostaloga zauzeo stav da je sklopljeni ugovor o vezu po svojoj pravnoj prirodi pisani ugovor o ostavi kojim se tuženik kao ostavoprimac obvezao primiti jahtu tužitelja, čuvati je i vratiti istom kad ovaj to bude tražio. S obzirom na to da se radi o naplatnoj ostavi, ostavoprimac je dužan čuvati stvar kao dobar gospodarstvenik odnosno dobar domaćin. To znači da se od ostavoprimca zahtijeva ona pozornost koja se pri čuvanju stvari može zahtijevati od svakoga dobrog gospodarstvenika *in abstracto*. Ovdje valja napomenuti da je ova odluka donesena prije stupanja na snagu ZIDPZ2019 kojim je reguliran ugovor o vezu.

U navedenoj odluci Sud navodi: „Obzirom da je dužnost vlasnika privezati plovilo na pravilan i siguran način, opremiti plovilo dostatnim i ispravnim bokobranima, a opremu i pripatke plovila privezati i pričvrstiti na siguran način, očito je da ne postoji odgovornost tuženika za predmetni štetni događaj.“ Dakle, u ovome konkretnom slučaju Sud je zaključio da je na vlasniku, a ne na marini, odgovornost ako nije privezao plovilo na siguran način i sve učvrstio, neovisno o činjenici što je riječ o obvezi čuvanja od strane marine.

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

³¹⁹ *Petrinović et al., op. cit.* u bilj. 143, str. 190.

³²⁰ Čl. 3. t. I. Općih uvjeta ugovora marine Agana.

³²¹ P-915/14 od 10. siječnja 2019. godine.

a korisnik je ostao pasivan.³²² Navedenom se odredbom o pokrivanju plovila jasno, ali nelogično propisuje korisnicima vezova pokrivanje plovila kao – obveza. Pokrivanje plovila je radnja koju korisnici prema svojim potrebama poduzimaju, te nije moguće ocijeniti je li uobičajeno pokriti plovilo ili ne. Ovom odredbom nije precizirano radi li se o zimskom periodu i suhom vezu ili o svim periodima i svim vrstama veza. Pokrivanje plovila ima za cilj očuvanje urednosti i estetskog izgleda plovila, što ne utječe na mogućnost oštećenja plovila. Kako se ova odredba izriječno poziva na mogućnost štete, moguće je zaključiti da je usmjerena na sprječavanje štete od npr. naplavlivanja plovila oborinskim vodama koje bi pokrivanje plovila spriječilo. Odredbom članka 3. Općih uvjeta ugovora marine Agana između ostalih je propisana i obveza korisnika na postupanje prema uputama mornara kod vezivanja, što također ima utjecaj na odgovornost luke nautičkog turizma kada dođe do štete kod vezivanja koje je korisnik obavljao po uputama mornara. U ovoj odredbi marina propisuje da će korisnik veza kod priveza plovila postupati prema „zahtjevu i uputama“ osoblja marine. Ovakva odredba nije dovoljno jasna jer se može tumačiti na dva različita načina. Jedno je moguće tumačenje da će osoblje marine odrediti mjesto priveza, što može biti suvišno ako je prethodno određeno stalno mjesto priveza, a drugo je da će osoblje marine odrediti „način“ na koji će se obaviti privez. U potonjem bi slučaju takvo uređenje bilo nepovoljno za marinu jer se time marina izlaže riziku štete zbog pogrešno izvedenog priveza. To svakako nije bio očekivani cilj koji je marina Agana htjela postići sastavljanjem svojih općih uvjeta ugovora. Ugovaranje obveze postupanja korisnika plovila prema zahtjevima i uputama osoblja marine specifično je ugovorno utanačenje koje je posebnost ugovora o vezu iako se određena analogija može pronaći u pravnom uređenju peljarenja.³²³ PZ-om je propisano da prisutnost peljara na brodu ne oslobađa zapovjednika broda odgovornosti za upravljanje brodom. Prema PZ-u odgovornost brodarka postoji i kad je šteta prouzročena radnjom peljara ili njegovim propuštanjem radnje, bez obzira na to je li peljarenje bilo obvezno.³²⁴ Za naknadu štete koju osoblje marine prouzroči plovilu odgovara marina prema općim pravilima o odgovornosti za štetu. Pri tome je preporučljivo i dodatno urediti opće uvjete ugovora o vezu u skladu s gornjim analognim pravilima PZ-a glede asistencije peljara, gdje odgovornost za upravljanje ostaje na zapovjedniku broda. Ovo se osobito odnosi na korisnike veza potrošače koji mogu pogrešno razumjeti moguća uređenja uvjeta ugovora o vezu koja nude pomoć pri privezu. Navedeno dolazi do izražaja dodatno kod

³²² Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 25, str. 367.

³²³ Čl. 68. – 75. PZ-a.

³²⁴ Čl. 751. PZ-a.

priveza na tranzitni vez, gdje taj vez nije vez koji korisnik stalno koristi, nego je to vez na koji pri samom privezu upućuje mornar marine. Smatramo da marina koja u takvoj situaciji postupa u pravilu s obale putem svojih mornara kroz pomoć u privezu, te time uređuje i ugovorom takvo postupanje, tada postupa u skladu s odredbama PZ-a koje se odnose na odgovornost zapovjednika broda.

U općim uvjetima ugovora marina uobičajeno je da se ugovara obveza predaje police osiguranja marini, što je slučaj i u ovim Općim uvjetima ugovora marine Agana.³²⁵ Ovom odredbom nije precizirano na koju policu osiguranja se misli. Od vrsta osiguranja moguće su tri vrste polica:

- obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika ili korisnika plovila
- osiguranje trupa i stroja plovila (kasko)
- dobrovoljno osiguranje odgovornosti vlasnika ili korisnika plovila.

Ako se pod ovom nejasnom ugovornom odredbom mislilo na policu obveznog osiguranja vlasnika plovila, tada je odredba nelogična jer se tom policom pokriva isključivo odgovornost za štete uslijed tjelesne ozljede ili smrti osoba u moru ili na obali koje se nalaze izvan osiguranog plovila, za koje odgovara vlasnik ili korisnik plovila.³²⁶ Dakle, tada ne postoji rizik da će se utvrditi odgovornost marine. Ako se tom odredbom mislilo na druge dvije police osiguranja, tada je odredba nelogična jer je riječ o policama koje za vlasnike plovila nisu obvezne na temelju zakona, te je dvojbeno kako će marina provoditi kontrolu i s kojim posljedicama urediti propust korisnika veza ako ne produlji policu osiguranja koju npr. nije obvezan sklopiti prema zakonu. Neovisno o ovom određenju prema korisnicima, jasno je da marine mogu i same sklopiti police osiguranja svoje odgovornosti iz djelatnosti. Takve police dobrovoljnog osiguranja od odgovornosti ovlaštenika koncesije luke nautičkog turizma, kroz koje se osiguravaju i ugovorne i izvanugovorne štete koje koncesionar trpi u svome redovnom poslovanju, a koje redovito uključuju štete na plovnom objektu koji je primljen na čuvanje,

³²⁵ Čl. 3. t. a. Općih uvjeta ugovora marine Agana.

³²⁶ Čl. 17. st. 2. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu (dalje u tekstu: ZOOP), NN, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14. Za napomenuti je da je i odredbama ZOOP-a propisano obvezno osiguranje odgovornosti vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte, a koje 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, dok nisu pokrivena štete 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 pokrića koji će obuhvatiti sve vrste šteta na imovini i šteta uslijed smrti i tjelesne ozljede trećih osoba, uključujući osobito štete koje bi uporabom ili korištenjem brodice ili jahte mogle nastati samom pružatelju usluge veza ili drugim korisnicima usluge veza u istoj luci, odnosno na sidrištu, privezištu, suhoj marini, i sl. Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 56.

štete nastale uslijed provale i krađe i sl., sprječavanje čega predstavlja jedan od elementarnih razloga zašto se ugovara usluga privatne zaštite, ugovaraju se zbog velike vrijednosti plovila i dugotrajnosti samog ugovornog odnosa.³²⁷ Ovdje je korisno podsjetiti da u slučaju plovila (za razliku od motornih vozila) obvezno osiguranje ne pokriva štete na stvarima (plovilu), a što je znatan rizik s aspekta ugovora o vezu, osobito za štete koje mogu biti uzrokovane požarom koji se može proširiti s jednog plovila na drugo. Kasko-osiguranje pokriva materijalne štete na plovilu, a dobrovoljno osiguranje odgovornosti (pod uvjetima konkretnog ugovora o osiguranju) materijalne i nematerijalne štete prema trećima.

Pravo marine da zatraži dodatnu protupožarnu zaštitu plovila³²⁸ također se može ocijeniti kao relevantno pitanje odgovornosti marine, jer se kao sporno može pojaviti pitanje je li ovo pravo marine ujedno i njezina obveza, odnosno od kakvog je utjecaja izostanak ostvarenja ovoga prava od strane marine u situaciji kada dođe do štetnog događaja upravo zbog neprimjerene protupožarne zaštite plovila, koja je marini morala biti poznata i marina nije zatražila dodatnu protupožarnu zaštitu u skladu s ovom odredbom. Predmetnom odredbom ugovara se pravo marine da sama protupožarno ispita stanje svakog pojedinog plovila, te prema potrebi odredi dodatne mjere protupožarne zaštite. Naime, provedba ove odredbe nije moguća bez takvog pristupa, a nije moguće zaključiti da se takve radnje i provode jer bi to bilo neekonomično za marinu (angažiranje posebnog pregleda uz stručnjake za protupožarstvo za svako plovilo), a ujedno bi utjecalo na diskreciju samih vlasnika plovila koji možda ne bi željeli da se njihova privatna imovina na taj način pregledava.

e) Marina Baotić, Seget Donji

Analiza Općih uvjeta ugovora marine Baotić odnosi se na uvjete koji su objavljeni na službenim mrežnim stranicama te marine.³²⁹ Uvidom u sam naslov ovih Općih uvjeta ugovora marine Baotić vidljivo je da ova marina koristi termin „opći uvjeti poslovanja“, a ne „opći uvjeti ugovora“. Odmah na početku, u članku 1. tih Općih uvjeta ugovora marine Baotić, nalaze se definicije pojmova: ugovor, marina, korisnik veza i stranke. Tako se pod pojmom „korisnik

³²⁷ Jović; Mudrić, *op. cit.* u bilj. 246, str. 245.

³²⁸ Čl. 3. t. j. Općih uvjeta ugovora marine Agana.

³²⁹ Službene mrežne stranice marine Baotić; <https://www.baotic-yachting.com/hr/lucki-vezovi.html> (21. kolovoza 2019.).

veza“ smatra „...fizička ili pravna osoba potpisnik ovog ugovora polaže pravo korištenja na plovilu bilo kao vlasnik ili putem punomoći vlasnika posjednik ili korisnik plovila.“ Iz ove definicije pojma korisnika veza vidljivo je naglašavanje da korisnik veza može biti i fizička i pravna osoba te da korisnik veza ne mora nužno biti i vlasnik plovila. U odredbama ovih Općih uvjeta ugovora marine Baotić vidljivo je da nema posebne odvojene odredbe u kojoj bi bile na jednom mjestu taksativno popisane sve obveze marine. Stoga se ove obveze marine mogu iščitati iz svake pojedine odredbe tih Općih uvjeta ugovora marine Baotić u kojima se spominju obveze marine.³³⁰ Tako se primjerice u odredbi čl. 6. Općih uvjeta ugovora marine Baotić pod nazivom „uvjeti pružanja usluga“ spominje da će marina izmjeriti svako plovilo po dolasku. Nadalje, u istoj se odredbi navodi da će marina prilikom dolaska plovila na vez za plovila registrirana izvan EU-a napraviti popis inventara i ostalih predmeta prema inventarnoj listi. Istom odredbom marina se obvezuje „čuvati i nadzirati plovilo u marini“, dok je odredbom čl. 3. st. 2. Općih uvjeta ugovora marine Baotić određeno: „Marina jamči da vez, koji je predmet ovog ugovora, odgovara karakteristikama plovila s obzirom na duljinu i širinu, te da je vez opskrbljen napravama za sigurno vezivanje odnosno ispravnim brtvama i konopima.“ Odredbom čl. 9. Općih uvjeta ugovora marine Baotić propisana je odgovornost marine za naknadu štete. Tako je izrijekom propisano da će marina biti odgovorna za štetu na plovilu za vrijeme čuvanja plovila (i u ovoj odredbi ponovno se koristi termin „čuvanje“) koja bi nastala kao posljedica propusta radnika marine. Ograničena je i visina te odgovornosti marine i to maksimalno do visine štete koju pokriva osiguranje od odgovornosti marine. U daljnjem tekstu te odredbe taksativno su nabrojani i razni štetni slučajevi u kojima marina neće biti odgovorna za štetu te se kao primjer izdvajaju požar, potonuće, eksplozija ili krađa. Osim ovog ograničenja visine i isključenja određenih situacija, predmetnom odredbom Općih uvjeta ugovora marine Baotić propisano je i da će korisnik veza naknaditi štetu koja njegovim plovilom nastane na imovini marine, ali i trećih osoba, korisnika veza u marini. Ovakav način regulacije prema kojem se već općim uvjetima ugovora regulira odgovornost korisnika veza prema trećim osobama, tj. ostalim korisnicima veza u marini, a s kojima taj korisnik veza nije ni u kakvome ugovornom odnosu, može se tumačiti kao primjeren i koristan, jer stranke već samim ugovorom imaju regulirane ovakve situacije u slučaju da do njih dođe.

³³⁰ Više o obvezama marine vidi Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 175, str. 143–149.

f) Marina Kaštela

Na službenim mrežnim stranicama Marine Kaštela mogu se pronaći Opći uvjeti ugovora Marine Kaštela koji su u primjeni od 1. ožujka 2022. godine.³³¹ U uvodnom dijelu ovih Općih uvjeta ugovora Marine Kaštela daje se definicija sljedećih pojmova: plovilo, vlasnik, korisnik, punomoćnik, *charter* i vez. U odnosu na ovdje navedene pojmove može se primijetiti da se definira i „punomoćnik“, a to se definiranje može čak tumačiti i kao suvišno jer je ovo u biti jednako zakonskom uređenju. Što se tiče daljnjih definicija, primjerice pojma „plovilo“, za koji je propisano da je to „...svaki objekt namijenjen za plovidbu, a koji je predmet ugovora o korištenju godišnjeg/polugodišnjeg ili tranzitnog veza“, vidljivo je da je korištena šira definicija te se nije išlo na ograničavanje samo na jahte i brodice. Također, vidljivo je da se jasno definira posebno „vlasnik“, a posebno „korisnik“, iz čega se može odmah zaključiti da korisnik usluge veza ne mora nužno biti i vlasnik plovila. Zanimljiva je i definicija pojma „vez“ koja se navodi u ovim Općim uvjetima ugovora Marine Kaštela, a koja vez definira kao „...prostor u moru ili na kopnu privremeno dodijeljen korisniku od strane Marine za smještaj plovila“. Dakle, ovom definicijom Općih uvjeta ugovora Marine Kaštela pojam „vez“ nije ograničen samo na more, već vez može biti dan i na kopnu. Svrha davanja ovog veza se navodi „za smještaj“ ovog plovila, pa se iz navedenoga može tumačiti da marina ne daje nikakve daljnje usluge osim usluge „smještaja“, tj. veza. Člankom 3. ovih Općih uvjeta ugovora Marine Kaštela također je regulirano da je korisnik odgovoran za štetu ne samo na imovini marine nego i na imovini drugih korisnika vezova, kao i na imovini trećih osoba.

Detaljno je propisana odgovornost marine za štetu te je načelno određeno da marina odgovara za štetu samo ako je šteta nastala kao posljedica krajnje nepažnje od strane marine odnosno njezinih djelatnika. Između ostaloga, definirano je i što se smatra višom silom, pa se tako, primjerice, pored definicije pojma više sile daju i neki od primjera više sile, npr. „...orkansko nevrijeme, iznimni plimni val, potres, požar, epidemija...“.³³² Ovom je odredbom, kao i prethodno navedenom odredbom članka 3., propisano da je za štetu na imovini marine, plovilima, opremi i drugoj imovini trećih osoba koje se nalazi u krugu marine, a koja je nastala kao posljedica nekog nedostatka na plovilu, brodskoj opremi ili kao posljedica lošeg

³³¹ Službene mrežne stranice Marine Kaštela; https://www.marina-kastela.hr/wp-content/uploads/2023/04/OUP_hr_2023.pdf (27. listopada 2023.).

³³² Čl. 6. Općih uvjeta ugovora Marine Kaštela.

održavanja plovila ili opreme, odgovoran vlasnik plovila odnosno ovlašteni korisnik plovila. Osim ovih ograničenja odgovornosti za štetu marine, ograničena je i visina, odnosno propisan je maksimalni iznos do kojeg je marina dužna odgovarati po pojedinom štetnom događaju.³³³ Tako je propisano da: „...odgovornost marine po jednom štetnom događaju ne može u ukupnom iznosu premašiti iznos u protuvrijednosti od 1.000.000,- EUR, osim u slučaju kada je šteta uzrokovana namjerom ili grubom nepažnjom marine“. Ovakav je način ograničavanja iznosa odgovornosti marine po štetnom događaju za marinu povoljan. Međutim, ostaje upitno na koji bi način sud tumačio primjenjivost ove odredbe u parnici koju bi drugi korisnik kao oštećenik pokrenuo protiv marine na temelju štetnog događaja za koji je marina već prethodno isplatila prvom korisniku maksimalni iznos do kojeg je ograničila svoju odgovornost. Ovakvo uređenje zahtijeva jasno određenje da je riječ o štetnom događaju koji se odnosi na više plovila, tj. više oštećenika. Naime, jasno je da marina ne može na ovakav način ugovorom ograničavati svoju odgovornost u odnosu na treće osobe s kojima nije u ugovornom odnosu, pa bi takva odredba bila bez učinka na te treće osobe.³³⁴ U tom se smislu napominje da odredbe o ograničenju odgovornosti nisu uvijek pravovaljane, posebice uzevši u obzir primjenu čl. 320. ZOO-a, te da u kogentnom pravu postoje ograničenja slobode takvog ugovaranja, kao primjerice kod odgovornosti za krajnju nepažnju i namjeru ili u slučaju potrošačkog ugovora, kod kojih je zakonom predviđena nemogućnost njihova ugovornog isključenja.

g) Marina Solaris

Opći uvjeti ugovora marine Solaris objavljeni su na njezinim službenim mrežnim stranicama 2022. godine³³⁵, što upućuje na mogućnost usklađenosti sa ZIDPZ2019. Ovi Opći uvjeti ugovora marine Solaris sadržajno su manjeg opsega u odnosu na ostale opće uvjete ugovora koji se ovdje analiziraju. U odredbama ovih Općih uvjeta ugovora marine nalaze se definicije pojedinih pojmova. U ovim uvjetima izrijeком se navodi da marina nije odgovorna za štetu koja na plovilu nastane kao posljedica oštećenja od strane drugog broda, te se izrijeком ne ugovara obveza nadzora plovila. Međutim, navedeno ne može isključiti obvezu marine na

³³³ Čl. 10. Općih uvjeta ugovora Marine Kaštela.

³³⁴ Čl. 336. ZOO-a.

³³⁵ Službene mrežne stranice marine Solaris <https://amadriayachtmarines.com/wp-content/uploads/2022/05/Amadria-Yacht-Marines-Opci-uvjeti.pdf> (11. srpnja 2023.).

postupanje prema odredbi čl. 673.nj ZIDPZ2019 koja uređuje hitna činjenja radi sprječavanja štete ili po naredbi tijela javne vlasti. To bi značilo da je marina ipak dužna spriječiti štetu koju bi nanosio brod na susjednom vezu zbog svog lošeg priveza, iako je izrijekom isključila uslugu nadzora. Ovdje je korisno naznačiti da je prema dostupnim podacima ovo jedina marina koja je za sada u svojim općim uvjetima izrijekom „isključila“ uslugu nadzora, a što je, pretpostavlja se, učinjeno radi jasnoće, iako ZIDPZ20129 uređuje da se takva usluga izrijekom „ugovara“, tj. da se mora ugovoriti da bi obvezivala ugovorne strane³³⁶. Nadalje, također prema dostupnim podacima, ovo je primjer općih uvjeta ugovora u kojima se ograničava visina odgovornosti za štetu tako da se člankom 10. uređuje kako marina odgovara do: „- 40.000,- Eur za plovila do 8 metara registrirane dužine , - 80.000,- Eur za plovila od 8 do 12 metara registrirane dužine, - 100.000,- Eur za plovila preko 12 metara registrirane dužine, sve neovisno o eventualno većoj stvarno utvrđenoj vrijednosti oštećenog plovila i opreme na plovilu, te stvarno utvrđenoj većoj visini štete.“ U svakom slučaju, ovaj primjer ukazuje na određenu prilagodbu općih uvjeta ugovora o vezu novom okviru za ovaj ugovor koji je omogućen sa ZIDPZ2019.

h) Marina Mandalina

Za potrebe ovoga rada pribavljeni su primjerci ugovora o vezu koji marina Mandalina sklapa s korisnicima s obzirom na to da nisu javno objavljeni na njihovim službenim mrežnim stranicama. Riječ je o formularnom ugovoru koji marina jednostrano nudi korisnicima prilikom ugovaranja usluge korištenja godišnjeg veza. Marina Mandalina ima dva obrasca ugovora o vezu, i to jedan u svrhu ugovaranja s privatnim klijentima i jedan o korištenju veza za *charter* društvo. Tekstovi ovih ugovora o korištenju godišnjeg veza u marini Mandalina navedeni su kao prilog 2 i prilog 3 ovog rada. Ovakav pristup ugovoru o vezu s obzirom na status korisnika veza, tj. činjenicu sklapanja li se s fizičkom osobom (koja koristi vez za osobne potrebe) ili s pravnom osobom koja će koristiti vez za *charter* može se shvatiti s obzirom na to da se u tim odnosima pojavljuju i drugi različiti odnosi. Konkretno, kod ugovora o vezu s fizičkim osobama koje taj vez koriste u osobne svrhe riječ je o uporabi koja upućuje na najam u skladu s odredbom čl. 550. ZOO-a, dok se kod *chartera* javlja i korištenje tog veza s obzirom na to da je ovo djelatnost kojom se te pravne osobe bave, pa korištenje veza upućuje na zakup u skladu s odredbom čl. 519. ZOO-a. U ugovoru o vezu za privatne klijente odmah na početku daju se

³³⁶ Čl. 673.j st. 3. PZ-a.

definicije pojmova koji se koriste u tom ugovoru, pa se tako definira da je klijent „... fizička ili pravna osoba koja je vlasnik plovila definirano u članku 1. ovog ugovora.“ Iz citirane odredbe moglo bi se zaključiti da s ovom marinom ugovor o vezu ne može sklopiti korisnik plovila, odnosno osoba koja se nalazi u posjedu plovila, ali formalno nije njegov vlasnik. Nadalje, u predmetnom se ugovoru izrijekom kao svrha i cilj tog ugovora navodi „davanje u zakup veza“. Ovo je u skladu i s daljnjom odredbom članka 1. koji predviđa da marine daju vez na „korištenje“. Naime, u skladu s odredbama ZOO-a kojima se uređuje institut zakupa vidljivo je da je kod njega riječ o korištenju, za razliku od instituta najma kod kojeg nema prava na korištenje predmeta najma, već samo na uporabu istoga. U prirodi ugovora o *charteru*, a u skladu s čl. 673.a PZ-a, nije zakup veza, već najam plovila, što ukazuje na to da nema razloga tumačiti ugovor o vezu u slučaju *chartera* kao ugovor kojim se daje zakup veza, upravo stoga što predaja veza nije cilj ni svrha ugovora o *charteru*. Ovim je ugovorom regulirano, pored trajanja ugovora i načina plaćanja, još i pitanje naknade štete, i to odredbom članka 9. koji propisuje: „Marina će biti odgovorna samo za štetu koju počine njeni djelatnici prilikom obavljanja poslova u marini. Marina neće odgovarati za bilo koju štetu nastalu uslijed više sile.“ Dakle, u ovom je obrascu ugovora, za razliku od prethodno analiziranog ugovora marine ACI Ičići, vidljivo da se pored osobnih podataka i osnovnih podataka o cijeni, vrsti plovila i trajanju pojavljuje i odredba o ograničenju i isključenju odgovornosti marine kao pružatelja usluge veza. Ovakva odredba prema kojoj marina neće odgovarati za štetu koja je nastala uslijed više sile u skladu je s odredbom čl. 343. ZOO-a, koja predviđa oslobođenje obveze onoga tko nije mogao ispuniti svoju obvezu zbog vanjskih, izvanrednih i nepredviđenih okolnosti koje su nastale nakon sklapanja ugovora, a koje nije mogao spriječiti, otkloniti niti izbjeći.³³⁷ Ograničavanje odgovornosti marine samo na štete koje počine njezini djelatnici u obavljanju poslova u marini u skladu je s odredbom čl. 1061. st. 1. ZOO-a koja propisuje odgovornost poslodavca.³³⁸ Ugovorom o korištenju veza za *charter* društvo kao vlasnik plovila definira se pravna osoba koja posjeduje plovilo. Ovdje se vidi razlika u odnosu na prethodno navedenu odredbu ugovora o korištenju veza za privatne klijente. Također, za razliku od prethodno citiranog članka 9. ugovora o vezu za privatne klijente, ovaj ugovor o korištenju veza za *charter* klijente nema nikakvih odredbi u pogledu naknade štete ili odgovornosti za

³³⁷ Čl. 343. ZOO-a: „Dužnik se oslobađa odgovornosti za štetu ako dokaže da nije mogao ispuniti svoju obvezu, odnosno da je zakasnio s ispunjenjem obveze zbog vanjskih, izvanrednih i nepredvidivih okolnosti nastalih poslije sklapanja ugovora koje nije mogao spriječiti, otkloniti ili izbjeći.“

³³⁸ Čl. 1061. st. 2. ZOO-a: „Za štetu koju zaposlenik u radu ili u svezi s radom prouzroči trećoj osobi odgovara poslodavac kod kojega je radnik radio u trenutku prouzročenja štete, osim ako dokaže da su postojali razlozi koji isključuju odgovornost zaposlenika.“

štetu bilo koje ugovorne strane. Za spomenuti je da se u praksi poslovanja hrvatskih marina može uočiti da neke marine s *charter* kompanijama sklapaju posebne sporazume o suradnji kojima reguliraju prava i obveze koje proizlaze iz ugovora o vezu, a potom za svako plovilo obuhvaćeno sporazumom sklapaju i ugovor o vezu.³³⁹ Također, *charter* kompanija je prema ugovoru o vezu nerijetko obvezna sklopiti policu osiguranja protiv trećih osoba za sebe, svoje posjetitelje, goste i klijente u slučaju bilo kakve nesreće ili eventualnih događaja koji se mogu dogoditi u području njezina poslovnog djelovanja ili kao rezultat istog.^{340,341}

i) Marina Lav

Obrazac ugovora o korištenju veza u marini Lav objavljen je na službenim mrežnim stranicama marine Lav, uz Opće uvjete ugovora koji su objavljeni, kako se u njima navodi, 7. svibnja 2019. godine.³⁴² Tekst ovog ugovora o korištenju veza u marini Lav naveden je kao prilog 4 ovog rada. U konkretnom slučaju riječ je o formularnom ugovoru ponuđenom od strane marine prema neodređenom korisniku. U predmetnom ugovoru o korištenju veza odmah je u uvodu predviđeno da ugovor kao korisnik veza može sklopiti vlasnik plovila, ali i korisnik plovila. Pri tome je daljnjom odredbom predviđeno da kada korisnik veza nije istovremeno i vlasnik plovila, tada je dužan dostaviti marini punomoć vlasnika plovila iz koje je vidljivo da je ovlašten koristiti navedeno plovilo. Dakle, na ovaj način marina želi omogućiti da ugovor može sklapati i druga osoba osim vlasnika plovila, ali istovremeno želi za sebe određeni stupanj sigurnosti prilikom sklapanja takvog ugovora s osobom koja nije vlasnik plovila. Nadalje, propisano je da je predmet ugovora korištenje veza i to za konkretno plovilo, te se stoga ovaj ugovor i veže za određeni objekt, tj. plovilo, a ne uz određenu osobu – korisnika veza. Navedeno je vidljivo iz teksta odredbe čl. 1. ugovora koja traži da se u nju unesu razni potrebni podaci o konkretnom plovilu. Odredbom članka 2. ugovora predviđeno je da je riječ o ugovoru na određeno vrijeme, pri čemu se unosi podatak o početku i prestanku trajanja ugovora. Istom tom odredbom predviđena je i mogućnost automatskog produženja ugovora za narednih 12 mjeseci ako korisnik veza prije isteka ugovora ne dostavi marini obavijest o raskidu ugovora. Daljnjom odredbom čl. 3. propisan je način obračuna naknade za korištenje te usluge veza kao

³³⁹ Pijaca, *op. cit.* u bilj. 288, str. 266.

³⁴⁰ *Ibid.*, str. 270.

³⁴¹ Više o ugovorima o vezu između marina i *charter* tvrtki vidi: Pijaca, M., *A comprehensive Analysis and Assessment of the Content of Business Cooperation Agreements and Contracts of Berth between Marinas and Charter Agencies*, *International Transport Law Review*, vol. 2, br. 1, 2017., str. 33–53.

³⁴² Službene mrežne stranice marine Lav; <https://marinalav.hr/dokumentacija/> (21. kolovoza 2019.).

i način njezina plaćanja. Odredbom čl. 4. korisnik veza daje svoju suglasnost da marina može u slučaju potrebe premjestiti njegovo plovilo, što je česta odredba koju marine ugovaraju iz praktičnih razloga. Ovim ugovorom je u članku 5. propisano da su njegov sastavni dio Opći uvjeti ugovora, pa je stoga jasnije zbog čega je ovaj ugovor sadržajno kratak i nema razrađene posebne odredbe u pogledu odgovornosti za štetu ni marine ni korisnika, kao ni odredbe o isključenju ili ograničenju te odgovornosti. Dakle, ovaj ugovor je primjer ugovora u kojem su stranke svoje odnose regulirale tako da je korisnik usluge veza prihvatio opće uvjete ugovora pružatelja usluge veza, tj. luke nautičkog turizma, a u tim općim uvjetima se dalje razrađuju njihova međusobna prava i obveze. Daljnje odredbe ovog ugovora definiraju raskid ugovora, kao i rješavanje sporova koji nastanu među strankama temeljem tog ugovora te način obavještanja među strankama, a što su također uobičajene odredbe koje stranke ugovaraju. Kod ovih Općih uvjeta ugovora o vezu nisu primijećena uređenja koja bi se odnosila na uređenja iz ZIDPZ2019 iako su doneseni nakon stupanja na snagu ZIDPZ2019.

Analizom točke 2.3. ovih Općih uvjeta može se zaključiti da su sastavljeni prije objave ZIDPZ2019 jer se tom točkom uređuje da odgovornost marine prestaje „preuzimanjem brodske dokumentacije koja omogućava isplovljavanje“, što predstavlja autonomnu regulaciju drugačiju od smisla čl. 673.n st. 3., a s obzirom na to da je ovim ugovorom i Općim uvjetima predviđen nadzor plovila.

j) Marina Kremik

Za kraj, provedena je i analiza Općih uvjeta ugovora Marine Kremik zato što je to rijedak primjer (uz marinu Solaris i marinu Lav) u kojem su opći uvjeti ugovora stupili na snagu nakon ZIDPZ2019. Opći uvjeti ove marine stupili su na snagu 1. prosinca 2022. godine i objavljeni su na mrežnim stranicama te marine.³⁴³ Naziv ovih Općih uvjeta ugovora sadržava riječi „korištenje veza“, što nije do kraja u skladu sa zakonskim uređenjem gdje se vez daje na uporabu. Ovim Općim uvjetima ugovora u članku 15. uređeno je kako „Marina ne vrši nadzor pojedinačnih Plovila i stanja Plovila ukoliko takva usluga nije posebno ugovorena... () ...te stoga Marina nije u obavezi obavještavati Korisnika veza o stanju Plovila“. Ovakvo uređenje upućuje na primjenu čl. 673.j st. 3 ZIDPZ2019. Iz ove regulacije nadalje nije razvidno koji

³⁴³ Službene mrežne stranice Marine Kremik, <https://marina-kremik.com/hr/opci-uvjeti-ugovora-za-koristenje-veza-u/> (11. srpnja 2023.).

sadržaj usluge nadzora pružatelj usluge posebno ugovara, ako i kada ugovara uslugu nadzora. Budući da nisu objavljeni dodatni uvjeti ugovora o vezu s uslugom nadzora, za pretpostaviti je da se ta usluga ugovara individualno, tj. različito, prema konkretnim pojedinačnim potrebama određenog korisnika veza.

Nadalje, u ovim je uvjetima primjetno uređenje ograničenja ugovorne odgovornosti za štetu u čl. 20. tih uvjeta, na identičan način kako je to uređeno i u čl. 10.3. Općih uvjeta ugovora marine Solaris (sada pod nazivom „Amadria“). Iako se radi o identičnom uređenju ugovorne odredbe o ograničenju odgovornosti, to ne možemo smatrati standardizacijom uvjeta ugovora o vezu nakon ZIDPZ2019 jer se radi tek o dvije marine, tj. dva istovjetna primjera. Za kraj, u odnosu na ove uvjete može se samo konstatirati da je pružatelj usluge odlučio ugovoriti mjesnu nadležnost Trgovačkog suda u Zagrebu, što je drugačije od uređenja drugih marina, jer je očito različito od mjesta gdje je registrirano sjedište pružatelja usluge.

Općim uvjetima ugovora u pravilu se uređuju pitanja koja nisu definirana zakonom, dok prisilne zakonske norme nije potrebno unositi u tekst općih uvjeta ugovora. Međutim, unatoč tome, često se u praksi i takve odredbe unose u opće uvjete ugovora, što se može opravdati time da se na taj način postiže bolje razumijevanje stranaka što su ugovorile, te se time povećava i pravna sigurnost ugovornih strana. Primjer takve odredbe je čl. 3.7. ugovora o korištenju veza u marini Lav koji predviđa da „za sva kašnjenja u plaćanju, marina će obračunati zakonske zatezne kamate.“³⁴⁴

Zaključno, poredbenom analizom općih uvjeta ugovora koja se provodila i prije i nakon stupanja na snagu ZIDPZ2019 primijećeno je kako marine nisu u dostatnoj mjeri uskladile svoje opće uvjete s novim zakonskim okvirom koji im je omogućen kroz značajnu izmjenu PZ-a u vidu propisivanja ugovora o vezu kao nominatnog ugovora. To je vidljivo prije svega iz datuma stupanja na snagu općih uvjeta koji su kod mnogih marina i danas raniji od 2019. godine, što samo po sebi upućuje na neusklađenost sa ZIDPZ2019. Kod drugih primjera objavljenih nakon 2019. godine to je vidljivo iz uređenja koje ne slijedi smisao zakonskog okvira, da se npr. autonomno i dobrovoljno urede opseg, vrsta i druge pojedinosti obveze nadzora i drugih dodatnih usluga koje se istovremeno nude i kroz opće uvjete ugovora i kroz cjenik za ugovor o vezu.

³⁴⁴ Službene mrežne stranice marine Lav; <http://www.marinalav.hr/wp-content/uploads/2016/03/2.-UGOVOR-O-KORI%C5%A0TENJU-VEZA-U-MARINI-LAV-1.pdf> (21. kolovoza 2019.).

4.2.9. Upravnopravni akti koje donosi koncesionar luke nautičkog turizma po javnoj ovlasti

Iako PZ nije upravnopravni propis, korisno je naglasiti kako posebne odredbe PZ-a iz čl. 673.lj uređuju da pružatelj usluge veza mora imati valjanu pravnu osnovu, što upućuje na primjenu upravnopravnih propisa. Svaka marina kao koncesionar određenog područja pomorskog dobra za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza nužno mora imati i odobrenje nadležne lučke kapetanije u odnosu na pravilnik o redu u luci ili lučki red, što je u jezičnoj uporabi istoznačnica. Riječ je, dakle, o upravnopravnom aktu koji marina kao koncesionar luke nautičkog turizma uz odobrenje donosi po javnoj ovlasti. Taj akt propisan je Pravilnikom o uvjetima i načinu održavanja reda. Prema odredbama Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda tijelo koje upravlja lukom jest lučka uprava odnosno ovlaštenik koncesije koncesionar za luke posebne namjene.³⁴⁵ Njime se osobito nalaže upravo marinama provođenje reda u luci jer se marina smatra *tijelom koje upravlja lukom* kao ovlaštenik koncesije za luke posebne namjene,³⁴⁶ koje je dužno posebnim aktom propisati red u luci, a taj akt odobrava kapetanija.³⁴⁷ Tim je Pravilnikom uređeno da kapetanija obavlja nadzor nad provođenjem reda u luci, što znači da kapetanija ne provodi red u luci (to radi marina), već obavlja nadzor provedbe reda u luci.³⁴⁸ Primjerice se određuju aktivnosti na koje će se posebno staviti naglasak u provedbi reda u luci (plovidba, pristajanje, ukrcaj i dr.), što samo usmjerava nadležno tijelo (marinu) na ono što je dužno propisati.³⁴⁹ Ovakvo određenje svakako je korisno marinama, jer imaju uporište u podzakonskom aktu koji im daje ovlast, ali i nalaže propisivanje određene regulacije. Pritom ne postoje ograničenja u pogledu načina na koji će svaka pojedina marina definirati svoja pravila reda u luci, jer je jedino ograničenje u tom smjeru da takav akt bude odobren od nadležne kapetanije.

Posljednjim Pravilnikom iz 2021. godine dodan je st. 5. u čl. 54. kojim se nalaže tijelima koja upravljaju lukom da na vidljivom mjestu u samoj luci istaknu grafički prikaz namjene

³⁴⁵ Petrinović; Mandić, *op. cit.* u bilj. 146, str. 127.

³⁴⁶ Čl. 2. st. 1. t. 6. Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda.

³⁴⁷ Čl. 3. st. 2. Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda.

³⁴⁸ Čl. 3. i 4. Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda.

³⁴⁹ Čl. 4. Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda.

morskog prostora odnosno ograničenja, upozorenja ili zabranjenih radnji. Ova novina ide u smjeru jasnije komunikacije prema korisnicima luke (tako i korisnicima veza u marini) kroz primjenu na samom prostoru luke. Određenu dvojbu u pogledu smislenosti ovoga podzakonskog akta može izazvati činjenica da se on jednako odnosi i na luke za teretni ili putnički promet kao i na luke posebne namjene (marine). Nadalje taj pravilnik uređuje i plovidbu na moru, tj. izvan luka, što je znatno različito od aktivnosti u samim lukama, te se time otvara pitanje je li moguće primjerenije posebno urediti ta područja. Za postupanje u marini, na njezinu vodenom dijelu kao i na kopnenom, najodgovornija je osoba kapetan marine. Komunikacija i sigurnost u marini u najvećoj su mjeri u njegovoj nadležnosti. Njegova uloga posebno dolazi do izražaja kod uplovljavanja plovila u marinu, kada zahvaljujući njegovoj umješnosti i organizaciji osjećaj straha kod skipera nestaje; odnosno, ulazak u marinu i dolazak na vez, posebno ako ima vjetra, predstavlja relativno opasan zahvat, ali tada kapetan marine uz pomoć mornara rješava taj problem na zadovoljstvo skipera i vlasnika plovila.³⁵⁰ Mornari marine su osobe koje provode zapovijedi kapetana marine i izravno su mu odgovorne. Najvažniji poslovi mornara marine jesu svakodnevna briga o sigurnosti vezova te o sigurnom uplovljavanju, privezivanju i isplovljavanju plovila. U praksi mornari marine asistiraju prilikom privezivanja tako da dodaju *mooring* plovilu koje pristaje, redovno obilaze marinu prema internim protokolima i kapetanovim zapovijedima te kontroliraju sigurnost i ispravnost vezova. Mornari marine se u pravilu nikad ne ukrcavaju na plovila koja se vezuju u marini, osim u izvanrednim hitnim slučajevima kada je njihova intervencija nužna radi sigurnosti plovila i osoba u luci te lučke infrastrukture.³⁵¹ Prilikom uplovljavanja ili isplovljavanja plovila u/iz marine prednost prolaska imaju plovila koja se već nalaze na plovnom putu. Radi sigurnosti plovidbe u marini, plovilo koje uplovljava ili isplovljava ne smije ploviti brzinom većom od 2 do 3 čvora, na čitavom morskom području marine, u protivnom odgovara za moguću prouzročenu štetu. Naredba o maksimalnoj dopuštenoj brzini plovidbe mora biti istaknuta na vidljivim mjestima u marini – lukobranima i recepciji. Plovila kada dolaze u marinu odnosno kad iz nje odlaze te za vrijeme plovidbe u marini moraju smanjiti brzinu tako da valovi nastali njihovom plovidbom ne nanesu štetu drugim plovnim objektima, obali i uređajima u marini.³⁵² Marina je obvezna svakodnevno na recepciji, odnosno na oglasnoj ploči, istaknuti meteorološki izvještaj. Voditelj plovila dužan je prilikom uplovljavanja i

³⁵⁰ Luković, *op. cit.* u bilj. 34, str. 96.

³⁵¹ Petrinović *et al.*, *op. cit.* u bilj. 143, str. 181.

³⁵² *Ibid.*, str. 184.

isplovljavanja voditi računa o dubini mora prema kartama koje izdaje Hrvatski hidrografski institut iz kojih su razvidne sve dubine mora.³⁵³ Vlasnik odnosno korisnik plovila odgovara za vlastitu štetu i štetu prema marini ili trećim osobama, a koju je prouzročio prilikom uplovljavanja, vezivanja ili isplovljavanja iz marine. Voditelj plovila dužan je privezati plovilo na primjerenoj udaljenosti od plutajućih objekata jer je u protivnom odgovoran za štetu.³⁵⁴

U primjerima pravilnika o redu u luci pojedinih marina koji će se niže u tekstu obraditi, i to marine Frapa³⁵⁵, Marine Punat³⁵⁶ i Marine Tribunj³⁵⁷, primjetno je vrlo detaljno opisivanje toga što su dozvoljene radnje primarno voditelja brodice ili zapovjednika jahte te što su nužne radnje u manevriranju i općenito postupanju s plovilima u marini. Pravilnici o redu u luci ovih marina odabrani su jer su javno dostupni putem službenih mrežnih stranica tih marina te je riječ o marinama koje se nalaze na sjeveru i na jugu Jadrana. U Pravilniku o redu u luci marine Frapa uočljive su odredbe koje mogu izazvati pravne dvojbe kod rješavanja pitanja odgovornosti za moguću štetu. Naime, tim se aktom u pravilu uređuje procedura dolaska i odlaska iz marine, što može biti uređeno tako da ne postoji obveza bilo kakve prijave za stalne vezove, ali i obratno. Posebno je korisno osvrnuti se na odredbe ovoga Pravilnika o redu u luci koji upućuje na pridržavanje uputa djelatnika marine kod uplovljavanja i privezivanja³⁵⁸. Iako je vidljiva intencija marine da se time definira samo određivanje mjesta za privez, tako tom odredbom nije uređeno. Marina bi trebala biti ovlaštena informirati osobu koja upravlja plovilom na kojem mjestu će obaviti privez i to samo ako se radi o plovilu u tranzitu. Predmetnom odredbom čl. 2. Pravilnika o redu u luci marine Frapa izrijekom je propisano da „Po uplovljavanju ili dolasku u marinu, Korisnik dužan je bez odlaganja prijaviti dolazak na recepciji marine, uz predočenje dokumenata plovila i putovnice posade.“ Iz ove odredbe nije jasno odnosi li se ova obveza i na korisnike koji su ugovorili stalni (godišnji) vez. Takvo što nije načelno logično, jer marina posjeduje svu potrebnu dokumentaciju takvih plovila i time bi se procedura dolaska svodila ne na utvrđenje identiteta plovila i vlasnika, već na utvrđenje same činjenice dolaska i vezanja plovila, što nije uobičajeno i potrebno kod korisnika stalnog

³⁵³ *Ibid.*, str. 185.

³⁵⁴ *Ibid.*, str. 186.

³⁵⁵ Službene mrežne stranice marine Frapa; <https://www.marinafrapa.hr/rogoznica/marina/va%C5%BEninformacije-za-nauti%C4%8Dare/lu%C4%8Dki-red> (25. svibnja 2020.).

³⁵⁶ Službene mrežne stranice marine Frapa, https://www.marina-punat.hr/UserDocsImages/dokumenti/Pravilnik%20o%20redu%20u%20luci_HR.pdf (25. svibnja 2020.).

³⁵⁷ Službene mrežne stranice Marine Tribunj, <https://marinatribunj-adriaticq.com/hr/cjenik/pravilnik-o-redu-u-luci> (25. svibnja 2020.).

³⁵⁸ Odredba čl. 2. Pravilnika o redu u luci marine Frapa.

veza. Nadalje nije uređeno na koji način se plovilo (ako je u tranzitu) odjavljuje, tj. odnosi li se to pravilo i na odlazak plovila iz marine. Ovakvo je uređenje za plovila u tranzitu uobičajeno i cilj tog uređenja je osiguranje plaćanja tranzitnog veza kroz deponiranje izvornih dokumenata. Takvo uređenje može biti i unaprijeđeno kroz kartično plaćanje i prethodnu autorizaciju, kako se to uobičajeno obavlja u hotelima, te stoga nije nužno deponirati osobne isprave do odlaska gosta. Također, tim se Pravilnikom o redu u luci marine Frapa u pravilu uređuje procedura korištenja električne energije s kopna³⁵⁹, što je bitan uzročnik rizika od požara. Odredbom čl. 7. ovog Pravilnika između ostalog je navedeno i da je u marini zabranjeno „ostavljati motore u pogonu i imati uključene tehničke aparate na plin ili na električnu energiju ili imati uključene akumulatore na punjenje kada nema posade na plovilu“. Ova odredba ne uređuje odgovornost marine prema ostalim korisnicima kojima bi mogla nastati šteta od požara. Gramatičkim tumačenjem bi proizlazilo da su korisnici jedni drugima odgovorni, što bi bilo proturječno odredbi iz članka 8. gdje marina naznačuje da „čuva“ plovila. Pravilnik o redu u luci Marine Punat sadrži 10 članaka koji su sadržajno opsežniji od odredbi prethodno analiziranog Pravilnika o redu u luci marine Frapa, koji ima 11 članaka, ali su oni puno kraći i sažetiji. Prva odredba Pravilnika o redu u luci Marine Punat odnosi se na temeljne odredbe – na koga se Pravilnik odnosi i tko nadzire njegovu provedbu. U daljnjoj odredbi članka 2. Pravilnika o redu u luci Marine Punat kroz 9 je točaka propisano određivanje mjesta za privez plovila, iz čega je vidljivo da je privez plovila detaljnije uređen ovim Pravilnikom nego Pravilnikom o redu u luci marine Frapa. Međutim, postavlja se pitanje koliko je ovo detaljnije uređenje u korist marine, tj. preuzima li njime marina na sebe i više odgovornosti nego što bi je imala da ništa nije propisano. Osim uređenja privezivanja plovila, odredbama ovog Pravilnika o redu u luci Marine Punat uređeno je i uplovljavanje plovila i to tako da je kroz 7 odredbi uređeno postupanje plovila (zapovjednika plovila) koje uplovljava u marinu.³⁶⁰ Odredbom članka 4. regulirano je vezivanje i sidrenje, te je između ostalog propisano da se plovila vezuju prema uputama osoblja marine. Može se tumačiti da ova odredba upućuje na prenošenje odgovornosti sa zapovjednika plovila na marinu u slučajevima manevriranja kod uplovljavanja i isplovljavanja, što je nepovoljno za marinu. Odredbom članka 5. Pravilnika o redu u luci Marine Punat kroz 24 se točke definira što je zabranjeno u luci. Daljnjim odredbama čl. 6. i 7. Pravilnika o redu u luci Marine Punat propisan je način dolaska plovila kopnenim putem, kao i odlazak iz marine. Pravilnik o redu u luci Marine Tribunj ima najveći broj članaka, i to njih

³⁵⁹ Odredba čl. 8. t. 1. Pravilnika o redu u luci marine Frapa.

³⁶⁰ Odredba čl. 3. Pravilnika o redu u luci Marine Punat.

36, te je sadržajno opsežniji od prethodna dva analizirana pravilnika. Prvih 6 odredbi ovog Pravilnika o redu u luci Marine Tribunj opisne su prirode i njima se samo konstatiraju podaci u pogledu same marine i načina odobrenja tog Pravilnika. Marina Tribunj, jednako kao i Marina Punat, ima u svom Pravilniku o redu u luci odredbu prema kojoj se uplovljavanje vrši prema uputama osoblja marine³⁶¹, kao i odredbu o dolasku u marinu kopnenim putem.³⁶² Odredbom čl. 14. između ostalog je propisano i da „Neispravno privezana plovila osoblje marine će privezati na ispravan način o trošku njihovog vlasnika.” Iz ove odredbe proizlazi da marina na sebe preuzima odgovornost za ispravno vezivanje plovila, čime zapravo preuzima i veći opseg odgovornosti nego što je propisano. Daljnjim odredbama Pravilnika o redu u luci Marine Tribunj vidljivo je da marina na sebe preuzima i obvezu „čuvanja“ plovila³⁶³, pri čemu njezina obveza čuvanja prestaje predajom ključeva vlasniku plovila ili opunomoćenoj osobi. Ostalim odredbama Pravilnika o redu u luci Marine Tribunj između ostalog je propisano isplovljavanje iz marine, kao i pravila ponašanja u samoj marini, te brojne odredbe o tome što je sve zabranjeno u marini. Dakle, uvidom u ova tri pravilnika o redu u luci vidljivo je da su oni različiti i to kako u svom opsegu, tako i sadržajno, te je primjetno da neke marine (Marina Tribunj) idu za tim da se što više stvari predvidi i regulira, dok neke druge marine (marina Frapa) u svom pravilniku o redu u luci navode samo osnovne odredbe, što se može tumačiti i kao povoljnije rješenje za samu marinu, s obzirom na to da kroz brojne obveze koje na sebe preuzima pravilnikom o redu u luci, marina na sebe preuzima i veću odgovornost.

Zaključno, specifičnost upravno-pravnog aspekta položaja luke nautičkog turizma (marina) osim nužnog uređenja statusa koncesionara na pomorskom dobru jest i objava pravilnika u redu u luci, odobrenog od mjesno nadležne lučke kapetanije. U daljnjoj točki rada stoga će biti riječi o cjeniku marine kao posljednjem aktu koji u pravilu predstavlja uobičajeni nužni dio priloga ugovora o vezu, uz opće uvjete ugovora i pravilnik o redu u luci.

4.2.10. Cjenik

³⁶¹ Odredba čl. 11. Pravilnika o redu u luci Tribunj.

³⁶² Odredba čl. 13. Pravilnika o redu u luci Tribunj.

³⁶³ Odredbe čl. 16. i 17. Pravilnika o redu u luci Tribunj.

Cjenik je akt koji nije propisan niti jednim podzakonskim aktom (za razliku od lučkog reda); međutim, ima veliku važnost u ukupnom sagledavanju koji se sve akti primjenjuju u građanskopravnom odnosu između marine i korisnika veza kod sklapanja ugovora o vezu. Moguće je zaključiti da je cjenik „četvrti“, a time moguće i posljednji uobičajeni akt koji čini skup svih ugovornih isprava koje ugovaraju i primjenjuju marina i korisnik veza u svome ugovornom odnosu, zato što se kod ugovora o vezu cijena među ugovornim stranama utvrđuje cjenikom, a ne ugovorom ili općim uvjetima ugovora. Zbog toga cjenik nužno u pravilu čini sastavni dio ugovora. Pod četiri akta time se smatraju:

- ugovor o vezu
- opći uvjeti ugovora o vezu (poslovanja)
- lučki red (pravilnik o redu u luci)
- cjenik.

Daljnji mogući akti luka nautičkog turizma koji mogu imati utjecaja na obveznopravni odnos s korisnicima vezova mogu biti plan za prihvata i rukovanje otpadom s plovnih objekata i različiti interni protokoli, ako se na njih poziva neki od gore nabrojena četiri akta.

Iako smisao cjenika primarno asocira na jednostavno određivanje cijene usluge, čime se ni na koji način ne utječe na obveznopravni odnos marine i korisnika veza, korisno je primijetiti da se u cjenicima marina ne navode samo i isključivo cijene pojedinih usluga, već se i definiraju te usluge, što nužno upućuje na primjenu tih cjenika kao supsidijarnih akata kojima se uređuje obvezni odnos između marine i korisnika veza. Niže će se dati analiza Cjenika marine Frapa u Rogoznici³⁶⁴ (dalje u tekstu Cjenik marine Frapa), objavljenog na službenim mrežnim stranicama te marine, kao i analiza cjenika ACI marine³⁶⁵ te Marine Punat³⁶⁶; oba cjenika također objavljena na službenim mrežnim stranicama tih marina. Cjenik marine Frapa nije strukturiran kroz odredbe, već je tekst sadržajno podijeljen po stranicama. Tako se na 2. stranici Cjenika marine Frapa navodi da je u cijenu usluge veza između ostalog uključen „nadzor i čuvanje“ plovila te uporaba jednog parkirnog mjesta, osim za plovila u *charteru*, a sve za period godine kada je plovilo u moru i na kopnu. Već ovakve odredbe cjenika upućuju na to da se njima uređuje i definira gdje će se plovilo nalaziti, kao i podrazumijeva li

³⁶⁴ Službene mrežne stranice marine Frapa Rogoznica, rubrika Marina, podrubrika Cjenik, <https://www.marinafrapa.hr/rogoznica/marina/cjenik> (25. svibnja 2020.).

³⁶⁵ Službene mrežne stranice marine ACI, https://www.aci-marinas.com/wp-content/uploads/2014/04/ACI_Cjenik_2020_Opci_Uvjeti_HR_WEB.pdf (25. svibnja 2020.).

³⁶⁶ Službene mrežne stranice Marine Punat, rubrika O Marini Punat, podrubrika Cjenik vezova, <https://www.marina-punat.hr/o-marini-punat/cjenik-vezova/35> (25. svibnja 2020.).

pojedina vrsta ugovora i usluge parkinga vozila. Moguće je da se na ugovor o vezu u kojem nije ugovorena usluga nadzora i čuvanja primjenjuje cjenik u kojem je predviđena ova usluga i cijena za tu uslugu, ali to svakako ne znači da je marina kroz formu cjenika na sebe preuzela obveze i rizike ostavoprimca za čuvanje stvari. Osim prethodno navedenog definiranja što uključuje cijena usluge veza, ovim Cjenikom marine Frapa je naznačeno i što nije uključeno u cijenu veza.³⁶⁷ Osim cijena za godišnji vez, ovaj Cjenik marine Frapa sadrži i detaljne cijene za mjesečni i za dnevni vez, sve ovisno o širini i dužini plovila, kao i periodu u godini u kojem se koristi usluga veza. Također, ovim su Cjenikom određene i cijene za godišnji i mjesečni suhi vez, kao i za uslugu dizanja i spuštanja plovila, pranje trupa visokotlačnom pumpom te usluge servisa, parkinga i skladištenja.

U odnosu na uređenje obveze marine iz primjera Cjenika marine Frapa za uslugu nadzora i čuvanja, može se primijetiti razlika u službenom Cjeniku marine ACI kao jedinstvenom dokumentu koji se odnosi na čak 22 marine u sastavu ACI-ja. Ovaj Cjenik također nema brojčano određeno odredbe, već se odredbe mogu razlikovati sadržajno s obzirom na njihove podnaslove. U Cjeniku marine ACI jasno je određeno u svim vrstama veza (bilo tranzitni bilo stalni, kao i za suhi i za morski) da marina nudi uslugu „nadgledanja“ plovila.³⁶⁸ Nije jasno je li takvo određenje u pravnom smislu jednako ili drugačije od „nadzora i čuvanja“. Može se uzeti da nadgledanje ima isto značenje kao i nadzor, ali nije jasno želi li se nadgledanjem postići smisao čuvanja, što može upućivati na obveze po osnovi ugovora o ostavi. Za izbjegavanje dvojbi korisno je u ugovornoj regulaciji, u mjeri u kojoj je moguće, koristiti pojmove određene PZ-om u dijelu ugovora o vezu. Nadalje, ovim Cjenikom se nudi i posebna vrsta usluge „on-line booking“ za tranzitni vez koji se ne sklapa u pisanoj formi, a time nije ni formalno predviđena ugovorom o vezu.³⁶⁹ Time se dolazi do zaključka da cjenik kao samostalni akt može biti podloga za zasnivanje ugovornog odnosa o vezu s pojedinim bitnim elementima ugovora o vezu, s obzirom na to da sadrži bitan element i to cijenu usluge,

³⁶⁷ Službene mrežne stranice marine Frapa Rogoznica, rubrika Marina, Cjenik, <https://www.marinafrapa.hr/rogoznica/marina/cjenik> (25. svibnja 2020.), str. 3.

³⁶⁸ Odredbe: Mjesečni vez u moru, Polugodišnji (zimski) vez u moru, Polugodišnji (ljetni) vez u moru, Godišnji vez u moru, Smještaj plovila na kopnu – mjesečno, Polugodišnji smještaj plovila na kopnu, Polugodišnji (zimski) smještaj plovila na kopnu, Polugodišnji (ljetni) smještaj plovila na kopnu, Smještaj plovila na kopnu – godišnji, Službene mrežne stranice marine ACI, https://www.aci-marinas.com/wp-content/uploads/2014/04/ACI_Cjenik_2020_Opci_Uvjeti_HR_WEB.pdf (25. svibnja 2020.), str. 6, 7 i 8.

³⁶⁹ Odredba: Online booking dnevnog veza, Službene mrežne stranice marine ACI, https://www.aci-marinas.com/wp-content/uploads/2014/04/ACI_Cjenik_2020_Opci_Uvjeti_HR_WEB.pdf (25. svibnja 2020.), str. 6.

ali sadrži i određene dodatne uvjete u pružanju usluga marine koje nije moguće utvrditi nijednom drugom ugovornom ispravom. Marina Punat na svojim službenim mrežnim stranicama sadrži više cjenika vezova, a sve s obzirom na vrstu paketa koji korisnik veza odabere. Konkretno, cijena veza će ovisiti o tome koji je od paketa koje pruža marina korisnik veza odabrao. Paketi između kojih korisnik veza Marine Punat može izabrati jesu: Basic vez, Premium vez, Premium Comfort vez i Premium Plus vez.³⁷⁰ Svaki od ovih paketa sadrži cijene ovisno o uslugama koje korisnik veza bira te je ovime korisnicima veza dana sloboda prilikom odabira usluga koje će mu marina pružati, a ovisno o sadržaju i opsegu tih usluga obračunava se i sama cijena usluge veza. Primjerice, paket Basic vez uključuje sljedeće osnovne usluge: vez u moru, parking za 1 vozilo u zoni P10, priključak struje 16A i člansku karticu Marina Club Card³⁷¹, dok paket Premium vez sadrži veći broj usluga i to: parking za 1 vozilo u zoni P1–P8, priključak struje 16A, priključak vode, panoramsku web-kameru, prijevoz na letove do Zračne luke Rijeka i člansku karticu Marina Club Card.³⁷²

Završno, može se zaključiti i da je cijena usluge, kao bitan element svakog naplatnog ugovora, u slučaju ugovora o vezu u pravilu definirana izvan samog sadržaja ugovora o vezu, tj. definirana je cjenikom kao supsidijarnim aktom. Određivanje ugovornog elementa cijene tada se provodi analizom vrste plovila, perioda na koji je usluga ugovorena i vrstama usluga, što se navodi u ugovoru o vezu i općim uvjetima ugovora, a nadalje prema cjeniku koji definira cijene za takvo ugovorno određenje. Zbog navedene strukture ugovaranja usluge veza cjenik se treba razumjeti kao nužan akt koji čini cjelinu s ostalim trima navedenim aktima kod ugovaranja veza, pri čemu se tipski uređuju ugovorni odnosi, a cijena se u pravilu ne određuje konkretno unutar pojedinog ugovora o vezu.

4.3. Ugovor o vezu – temeljni obveznopravni odnos luke nautičkog turizma

³⁷⁰ Službene mrežne stranice Marine Punat, rubrika O Marini Punat, podrubrika Cjenik vezova, <https://www.marina-punat.hr/o-marini-punat/cjenik-vezova/35> (25. svibnja 2020.).

³⁷¹ Službene mrežne stranice marine Punat, rubrika O Marini Punat, podrubrika Cjenik vezova, podrubrika Basic vez, <https://www.marina-punat.hr/o-marini-punat/cjenik-vezova/35> (25. svibnja 2020.).

³⁷² Službene mrežne stranice Marine Punat, rubrika O Marini Punat, podrubrika Cjenik vezova, podrubrika Premium vez, <https://www.marina-punat.hr/o-marini-punat/cjenik-vezova/35> (25. svibnja 2020.).

Ugovor o vezu je temeljni obveznopravni odnos u koji stupaju luke nautičkog turizma – marine. Druga strana toga ugovornog odnosa uvijek su korisnici veza. Iako marine mogu imati vrlo široku strukturu obveznopravnih odnosa (vidi *supra*, 4.1.1.), ugovor o vezu je odnos u koji one moraju nužno stupiti i na temelju kojeg mogu uređivati sve svoje druge ugovorne odnose. Specifičnost ovoga ugovornog odnosa je u tome što luke nautičkog turizma moraju u njega stupiti s vrlo velikim brojem ugovornih strana na načine koji su u mnogim vidovima različiti, i to:

- a) – izrazito dugoročno kroz više godina ili na kratki rok (stalni/tranzitni)
- b) – bez usluge nadzora ili s uslugom nadzora
- c) – bez ikakvih dodatnih usluga ili s uslugama održavanja, premještanja i dr.
- d) – u odnosu na vrlo različita plovila po veličini (od cca 6 do iznad 40 dužnih metara)
- e) – u odnosu na vrlo različita plovila po tipu (jedrilice, motorna plovila, katamarani)
- f) – u odnosu na pristup trećih osoba vezu (zatvoreni i otvoreni pristup)
- g) – u odnosu na vrstu veza (morski ili suhi)
- h) – u odnosu na različite vrste korisnika veza, pravne i fizičke osobe
- i) – u odnosu na različite namjene uporabe veza – za komercijalne ili osobne potrebe
- j) – u odnosu na različite vrste pružatelja usluge veza (marina, suha marina).

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.³⁷³ 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.³⁷⁴ Prije stupanja na snagu ZIDPZ2019 supsidijarno je najčešće dolazila u obzir primjena ZOO-a u dijelu odredbi o ugovoru o najmu, ugovoru o djelu, ugovoru o nalogu te ugovoru o ostavi, a analogija se

³⁷³ Načelno je o pitanju naknade za uslugu veza stav dao i Visoki trgovački sud RH u svojoj odluci Pž-8130/03 od 22. studenog 2006.godine: „Ovaj sud ukazuje i na propis kojim je izričito regulirana obveza korisnika luke za posebne namjene o načinu korištenja luke (članak 29. stavak 3. ZML-a), temeljem kojeg postoji istodobno i ovlaštenje na naplatu naknade za upotrebu obale. Analognom primjenom odredbe članka 20. ZML-a kojom je regulirana obveza korisnika luke otvorene za javni promet na plaćanje naknade za pružene usluge, naknada se plaća i trgovačkim društvima (ovlaštenicima) za pružene usluge u luci posebne namjene, koje se odnose na lučke djelatnosti, među kojima i za privez. Treća osoba koja želi koristiti određene usluge u luci posebne namjene, sklapa ugovor s trgovačkim društvom, koje u sklopu svoje djelatnosti pruža te usluge. Pravilno je prvostupanjski sud utvrdio da je sklapanjem ugovora s tužiteljem, tuženik preuzeo obveze koje iz tog poslovnog odnosa proizlaze i odgovoran je za njihovo ispunjenje, temeljem odredbe članka 17. stavak 1. ZOO-a. Obveza plaćanja naknade za usluge veza plovila u marini i ostalih ugovorenih usluga, obveza je tuženika kao korisnika istih.“

³⁷⁴ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 42.

nerijetko trebala potražiti i kod drugih ugovora.³⁷⁵ Potrebno je naznačiti da su se počele izgrađivati sustavne teorijske smjernice za tumačenje pravnih pitanja u vezi s ugovorom o vezu. Međutim, one su samo u određenoj mjeri mogle nadomjestiti nedostatke postojećeg autonomnog prava, nepostojanje specijalnih zakonskih odredbi za ovaj ugovor i nejedinstvenu sudsku praksu, koji su najveći izvor pravne nesigurnosti.³⁷⁶ Ugovor o vezu je od stupanja na snagu ZIDPZ2019 uređen tim pravnim propisom kao određeni nominatni ugovor (imenovani ugovor), pod nazivom „ugovor o nautičkom vezu“ (čl. 673.j do 673.v. PZ-a.)³⁷⁷. Zbog toga ga više nećemo podvoditi pod opća uređenja ugovora iz ZOO-a, uz primjenu elementa pojedinih nominatnih ugovora, kad je to bilo odgovarajuće u konkretnome ugovornom odnosu, već ćemo u praksi prilikom rješavanja pitanja iz konkretnoga ugovornog odnosa prije svega primijeniti uređenje autonomnog prava iz tih ugovora.

U ovom se radu u pravilu koristi pojam „ugovor o vezu“, s time da se zakonski pojam „ugovor o nautičkom vezu“ koristi prema potrebi premda je riječ o istom ugovoru. Dakle, iako se taj ugovor sada formalno naziva „ugovor o nautičkom vezu“, ovakav način nije dosad bio uobičajen u primjeni, što je važno spomenuti s obzirom na to da je za pravnu sigurnost uvijek povoljnije kad se i u autonomnom pravu koriste zakonom određeni pojmovi. Pojam „nautičkog veza“ je formalnopravno uređen kroz PZ-ov čl. 673.j te se odnosi na pružanje usluge veza izrijeckom za brodove ili jahte. Pojam „nautički/og“ još nalazimo kod ZPDML-a kao „luka nautičkog turizma“ te kod čl. 84. ZPUT-a kao „nautički turizam“. Uz navedeno, PZ još u članku 673.lj st. 1. koristi i pojam „nautički turizam“. Navedeno ne upućuje nužno na potrebu razmatranja preciznijeg uređenja tog pojma u članku 84. ZPUT-a, koji u svom uređenju uključuje i brodove, kao plovne objekte koje obuhvaća pojam nautičkog turizma, jer cilj ZPUT-a u toj odredbi nije uređenje ugovora o vezu s građanskopravnog aspekta. Jednako tako, uređenje nautičkog turizma kroz ZPDML usmjereno je na luku s upravno-pravnog aspekta, što ne utječe na uređenje ugovora o nautičkom vezu u PZ-u. Stoga se, u svrhu ovog rada, razumijevanje pojma „nautičkog“ nužno veže i na pojmove „ugovor“ i „vez“. Što znači, usmjereno je na marine i korisnike veza te na njihov građanskopravni položaj.

³⁷⁵ *Ibid.*

³⁷⁶ *Ibid.*, str. 44.

³⁷⁷ Osim ugovora o vezu, odredbama ZIDPZ2019 je prvi put definiran kao nominatni ugovor i ugovor o zakupu broda (u praksi znan i kao ugovor o *charteru*), i to kao ugovor kojim zakupodavatelj daje zakupoprimaljelu brod na uporabu, uz plaćanje zakupnine, radi obavljanja plovidbene djelatnosti (čl. 658. PZ-a).

Smatramo da bi možda bilo dovoljno i da je u PZ-u korišten samo naziv „ugovor o vezu“ i to zato jer se taj ugovor odnosi na pružanje usluge veza za brodicu i jahtu, a na tim plovilima postoji mogućnost boravka osoba na njima, pa već sama ta činjenica upućuje na to da je riječ o nautičkom vezu. Međutim, zbog povezanosti pojma „nautički“ u odnosu na gore navedena dva zakona razvidan je i razlog navođenja tog pojma i u PZ-u. U tom smislu, kada PZ definira „ugovor o nautičkom vezu“, u zagradi iza ovoga naziva stavlja naznaku „dalje: ugovor o vezu“. Zbog toga se i u ovome radu pretežito koristi naziv „ugovor o vezu“. U svakom slučaju, novo uređenje formalnopravnog okvira ugovora o vezu u odnosu na luke nautičkog turizma, tj. pružatelja usluge veza, sada je cjelovito i primjereno. U tom dijelu zakonodavac je imao možda najtežu ulogu, jer se ovdje radi o potrebi primjerenog razumijevanja prirode odnosa koji nastaju iz toga složenog ugovornog odnosa. Potvrda da je zakonodavac, kako smatramo, primjereno uredio taj odnos proizlazi iz odredbe PZ-a kojoj je svrha odrediti što je predmet ugovora, tko su ugovorne strane i koji su bitni elementi ovog ugovora – dakle, zakonski definirati ugovor.³⁷⁸ U skladu s odredbom čl. 673.j. st. 1. ugovorom o nautičkom 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. Odredbama kojima je reguliran institut ugovora o vezu dana je definicija samog ugovora o vezu tako da se kao bitan dio tog ugovora ne definiraju dodatne usluge i radovi osim usluge uporabe veza, te za sve dodatno što bi stranke ugovarale isto mora biti izričito pisano ugovoreno. Između ostalog, predviđene su i vrste veza, kao i odgovornost za materijalne nedostatke veza. U skladu s predmetnim odredbama kojima se regulira ugovor o vezu kao nominatni ugovor definirano je da je to ugovor koji se sklapa između pružatelja usluge veza i korisnika veza, kao i da je riječ o vezu na moru ili na kopnu, te da se taj vez daje na uporabu za smještaj jahte ili brodice, a kao protučinidbu korisnik veza plaća naknadu za taj vez. Također, daljnjim je odredbama definirano da se u samom tom ugovoru pružatelj usluge veza može obvezati i na uslugu nadzora veza, te je definirana razlika između tranzitnog i stalnog veza, kao i ustupanje i održavanje veza. Zakonodavac je tu svakako primjereno postupio tako što je u prvom stavku odredio sva najznačajnija obilježja tog ugovora, i to tako da je riječ o – pružanju usluge veza u moru ili na kopnu kroz ustupanje veza korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave, sve uz naknadu za tu uslugu. Time su razriješena mnoga pitanja – što točno obavlja npr. marina, koju uslugu ona

³⁷⁸ Čl. 673.j PZ-a.

pruža, prema kome za koje objekte tu uslugu pruža, pa sve do pitanja boravka osoba na tim objektima. Određenje kojim se izrijekom ne spominje marina ili luka nautičkog turizma kao pružatelj ove usluge, tj. kao jedna ugovorna strana, je formalno pravilno, ali i primjereno u odnosu na faktično stanje, jer je određeno kako se ova pravila ne odnose nužno isključivo na luke nautičkog turizma, što time podrazumijeva primjenu i na luke otvorene za javni promet, čime je dodatno povećana pravna sigurnost kroz građanskopravno uređenje ovog ugovora i u odnosu na te luke.

Smatramo važnim to što je zakonodavac nadalje, imajući ujedno u vidu i dispozitivnost ovog ugovora, odnosno slobodnu volju stranaka da same urede svoj ugovorni odnos, jasno naglasio na uži i pravilan način svrhu tog ugovora, a to je pružanje usluge korištenja veza. To predstavlja značajan odmak od dotad čestih dvojbi koje su nastajale analognim primjenama drugih srodnih ugovora uređenih ZOO-om, prije svega analognom primjenom ugovora o ostavi kojim je uvjetovana obveza čuvanja stvari i sve daljnje posljedice koje iz nje proizlaze. Zakonodavac je uredio i vrlo važno pitanje koje je predstavljalo nezaobilazne dvojbe u pogledu tumačenja obveza i time građanskopravne odgovornosti npr. marine, a to je pitanje nadzora nad plovilima, tj. jahtama i brodicama, i to tako da je predviđeno: „pružatelj usluge veza može se obvezati da nadzire jahtu ili brodicu na vezu, ili da ispunjava i druge dodatne usluge i radove, ako ugovorne strane to izričito ugovore“.³⁷⁹ Zakonodavac je ovdje vrlo jasno, što je posebno pozitivan primjer kod zakonskih uređenja, istaknuo da je nužno izričito ugovoriti obvezu nadzora, jer se u suprotnom ona ne smatra ugovorenom. Time je otklonjeno dotad dvojbena pitanje nadzora – kao moguća zakonska obveza na strani luka nautičkog turizma, prije svega marina. U tom smislu, kako više nije moguće tumačiti da marine na temelju zakona imaju obvezu čuvati plovila jer nije moguća primjena pravila o ostavi, tako nemaju ni zakonsku obvezu nadzirati plovila, što je sada izrijekom zakonom i uređeno. Stoga je takvo što isključivo obveza koja nastaje (ako nastaje) i dalje se uređuje na temelju autonomnog prava, tj. samih uređenja iz pojedinih ugovora o vezu i njihovih općih uvjeta ugovora. Na ovaj način zakonodavac je vrlo primjereno odredio da se to važno pitanje treba uređivati slobodnom voljom samih ugovornih strana, pri čemu nije opravdano, ali ni moguće, zakonom dati smjernice ili posebna određenja što bi sve trebalo biti obveza nadzora plovila. Naime, zato što ovdje ne samo da je riječ o slobodnoj volji ugovornih strana već je i riječ o vrlo različitim

³⁷⁹ Čl. 673.j st. 3. PZ-a.

objektivnim mogućnostima kod pružanja usluge veza, što nije moguće uokviriti zakonskim rješenjima. Zbog toga je jedino primjereno rješenje uređenja onoga što treba biti predviđeno u okviru obveza marine kod nadzora plovila – da se to uređuje individualnim ugovornim pristupom kod konkretnih luka nautičkog turizma, ovisno o njihovim mogućnostima i interesima.

Odnos građanskopravnog i upravnoopravnog uređenja kod ugovora o vezu u sadašnjem uređenju PZ-a postoji u mjeri u kojoj je to nužno. ZIDPZ2019 uređuje nužnost upravnopravne valjane osnove koja utječe na pitanje tereta dokazivanja, čime se u okviru PZ-a htjela ujedno i dodatno naglasiti potreba valjane pravne osnove za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza³⁸⁰. S druge strane, eventualno neudovoljavanje marine upravnopravnim zahtjevima može rezultirati obvezom naknade štete prema korisnicima veza. Pružatelji usluge nautičkog veza, ovisno o objektivnim mogućnostima i vlastitoj organizaciji, mogu sada i na temelju zakona taj ugovor ponuditi za različite potrebe, kao npr. stalni vez, privremeni (tranzitni) vez, s uslugom nadzora plovila, bez usluge nadzora plovila, te s različitim drugim uslugama i radovima koji se tim ugovorom mogu također urediti. Novo uređenje pravnog odnosa koji proizlazi iz ugovora o vezu iz ZIDPZ2019, kojim su se prvi put u naše pomorsko pravo uveli propisi o ugovoru o vezu kao nominatnom obliku ugovornog odnosa, uvjetovalo je i odgovarajuću promjenu u pristupu ovoj materiji. Takav pristup zakonodavca svakako ukazuje na važnost ovoga ugovornog odnosa, što je prepoznato kroz gospodarsko značenje nautičkog turizma, koji nužno treba pratiti i razvoj pravnih uređenja tog područja. Ovdje treba naglasiti da je tim iskorakom naše zakonodavstvo odlučilo urediti područje odnosa iz ugovora o vezu koje nije u drugim zemljama uređeno kroz zakonske propise u smislu određenoga nominatnog ugovora.

4.3.1. Pravna priroda ugovora o vezu

Sve luke nautičkog turizma imaju zajednički interes – pravno urediti osnovna prava i obveze u odnosu na korisnika veza, a time i smanjiti svoj rizik primarno definirajući svoju odgovornost, ali i odgovornost korisnika veza. Taj se interes s gospodarskog stajališta može ocijeniti kao legitiman i razumljiv, a s pravnog će se stajališta postaviti pitanje do kojih je

³⁸⁰ Čl. 673.lj PZ-a.

granica moguće taj ugovorni odnos regulirati, a da se ne prijeđu formalno granice ništetnosti ili faktično granice uobičajenog razumijevanja prava i obveza iz takvoga ugovornog odnosa, te će se eventualno primijeniti čl. 320. ZOO³⁸¹. Taj se pravni odnos stoga u obveznopravnom smislu temelji na načelima ZOO-a, pri čemu je sada svakako nužna cjelovita primjena odredbi PZ-a koje uređuju ugovor o nautičkom vezu. Ugovori o vezu ranije su se morali tumačiti kao inominatni ugovori nastali u poslovnoj praksi luka nautičkog turizma. Pri sklapanju ugovora i određivanju opsega i sadržaja obveza te ugovorne odgovornosti stranaka primjenjuje se praksa korištenja općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma (vidi *supra*, 4.2.)³⁸², dok će preciznije o tom aspektu biti riječi u 5. poglavlju ovog rada.

Ugovor je dvostrani pravni posao koji nastaje suglasnim očitovanjem volje najmanje dviju strana, radi prouzročenja pravnih posljedica. Za sklapanje valjanog ugovora potrebni su ovi čimbenici: a) ugovorne strane³⁸³, b) izjava volje³⁸⁴, c) dopustiva i moguća činidba³⁸⁵, d) oblik (forma)³⁸⁶. Za određene se ugovore osim navedenih općih čimbenika (pretpostavki) zahtijevaju i poneki posebni, npr. odobrenje državnog tijela i sl.³⁸⁷ Ugovor nastaje kad su se strane sporazumjele „o bitnim sastojcima ugovora“. ZOO ne daje definiciju bitnih sastojaka, već jedino daje opću normu o nužnosti postojanja suglasnosti oko bitnih sastojaka, te ako su se o njima suugovaratelji sporazumjeli, a sporedne točke (nebitne) ostavili za poslije, ugovor se smatra sklopljenim³⁸⁸. U tom smislu zakonodavac samo čini razliku između bitnih i nebitnih sastojaka. Kako se ugovori razlikuju prema svom sadržaju, da bi se jedan ugovor smatrao sklopljenim, osim potrepština (čimbenika) koji se zahtijevaju za nastanak svakog ugovora, suugovaratelji moraju postići suglasnost o minimumu sadržaja koji pravni poredak zahtijeva dajući ugovorima određeni sadržaj i tehnički naziv, a nazivamo ih bitnim sastojcima ugovora (*essentialia negotii*). To su takvi sastojci ugovora bez kojih ugovor ne može postojati i zbog kojih se on uopće sklapa, što znači da se suugovaratelji moraju usuglasiti o sastojcima koji daju značajke određenoj vrsti ugovora, što taj ugovor po svom tipu razlikuje od ostalih. Bitni sastojci

³⁸¹ U skladu s navedenom odredbom čl. 320. ZOO-a nejasne odredbe ugovora tumačit će se u korist druge strane, a ne u korist strane koja je pripremila i predložila ugovor ili je ugovor sklopljen prema unaprijed otisnutom sadržaju.

³⁸² Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 25, str. 313.

³⁸³ Čl. 247. ZOO-a.

³⁸⁴ Čl. 2., 11. i 249. ZOO-a.

³⁸⁵ Čl. 269. ZOO-a.

³⁸⁶ Čl. 286. – 294. ZOO-a.

³⁸⁷ Gorenc, *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 364.

³⁸⁸ Čl. 253. st. 2. ZOO-a.

nekog ugovora mogu biti određeni: a) propisom, b) po prirodi stvari ili c) voljom stranaka.³⁸⁹ Kod imenovanih (nominatnih) ugovora bitni sastojci po prirodi posla određuju se propisima, a kod neimenovanih (inominatnih) ugovora oni se utvrđuju poslovnim običajima.³⁹⁰ Iz definicije čl. 673.j PZ-a proizlazi da su objektivno bitni sastojci ugovora o vezu:

- 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.³⁹¹

Objektivno bitni sastojci ugovora o vezu jesu oni sastojci bez kojih taj ugovor ne bi bio potpun, tj. moglo bi doći do nerazumijevanja i daljega mogućeg nesporazuma u volji stranaka, na što je moguće primijeniti čl. 282. ZOO-a. Naime, ovaj ugovor mora imati minimalno uređeno koju uslugu pruža jedna ugovorna strana (ustupanje veza u moru ili na kopnu na uporabu), za koju svrhu pruža tu uslugu drugoj ugovornoj strani (za smještaj određene jahte ili brodice) te koja je obveza druge ugovorne strane za tu uslugu (platiti naknadu). Upravo su ovi elementi ugovora u prvoj odredbi pod naslovom Ugovor o nautičkom vezu sada nominatnog ugovora o vezu uređeni zakonom³⁹².

Kako je ranije istaknuto, do stupanja na snagu ZIDPZ2019 osnovni je ugovorni odnos – ugovor o uporabi veza ili samo ugovor o vezu. Kod uređivanja, ali i shvaćanja pravne prirode tog ugovora bilo je moguće zauzeti dva znatno različita pristupa:

- a) ugovor o uporabi veza – kao ugovor o ostavi (plovila)³⁹³, gdje se stavlja veći naglasak na odgovornost ostavoprimca (luka nautičkog turizma) koji uvjetno rečeno „čuva“ stvari, tj. plovila u svojem posjedu
- b) ugovor o uporabi veza – kao ugovor o najmu (veza)³⁹⁴, gdje se stavlja veći naglasak na odgovornost najmoprimca (korisnik veza) koji je preuzeo u najam i posjed vez.

Oba navedena pristupa imaju zajedničke elemente kroz ugovor o nalogu od strane korisnika veza prema marini kao pružatelju usluge veza. Pri tome korisnik veza može naložiti

³⁸⁹ Gorenc, *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 367.

³⁹⁰ *Ibid.*, str. 368.

³⁹¹ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 58.

³⁹² Čl. 673.j st. 1. PZ-a.

³⁹³ Ugovorom o ostavi ostavoprimac (depozitar) obvezuje se da će primiti pokretnu stvar od ostavodavca (deponenta) i čuvati je besplatno ili uz naknadu i da će stvar vratiti nakon određenog vremena ili na zahtjev ostavodavca, a ostavodavac mu se obvezuje tu stvar predati. Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 1118.

³⁹⁴ Čl. 550. ZOO-a: „Ugovorom o najmu obvezuje se najmodavac predati određenu stvar najmoprimcu na uporabu, a ovaj mu se obvezuje za to plaćati određenu najamninu.“

marini, u određenoj ugovorom definiranoj mjeri, nadzor plovila koje će biti na vezu, ali ne i ako je riječ o tranzitnom vezu. Podredno shvaćanju ugovora o vezu kao ugovora o najmu veza, gdje vez služi korisniku za osobnu potrebu, svakako treba spomenuti mogućnost hipotetskog shvaćanja pravnog odnosa zakupa veza (u slučajevima npr. *chartera*).³⁹⁵ Korištenje veza za svrhu *chartera* ne daje plodove (koristi) *charter* društvu od veza tako da bi on dao vez u podnajam, što bi otvorilo mogućnost analize ugovora o vezu s aspekta zakupa veza. *Charter* društvo ostvaruje svoju korist davanjem plovila u najam, što je u skladu s položajem ugovora o vezu kojim se ne ustupa vez na puno uživanje u smislu da korisnik veza ostvaruje plodove (koristi) od veza. U svrhu analize pravne prirode ugovora o vezu u odnosu na prava i obveze pružatelja usluge veza može se zaključiti da ne postoji potreba uređenja zakupa veza, neovisno o tome što zakup veza nije formalno moguć pa ni potreban radi ostvarenja ugovora o najmu jahte i brodice (*charter*) u skladu s uređenjem PZ-a za taj ugovor. U tom smislu, ugovor o vezu ZIDPZ2019 definira kao poseban ugovor koji nema pretežito uporište ni u jednom drugom nominatnom ugovoru. Istovremeno se u odredbama koje se odnose na reguliranje ugovora o vezu definira da je riječ izričito o „uporabi“ veza, što upućuje na najam veza.³⁹⁶

Definiranje ugovornog odnosa kao čuvanje stvari (plovilo) ili kao davanje u najam stvari (vez) čini ključnu razliku u pravnom pristupu u koncipiranju općih uvjeta ugovora od strane luka nautičkog turizma. Međutim, nije moguće pouzdano zaključiti da se u pripremi tih općih uvjeta ugovora osobito razmatra ova pravna razlika, te je moguće da se određena rješenja preuzimaju i doslovnim preuzimanjem određenih rješenja iz različitih općih uvjeta ugovora, bez posebne pravne analize koje se posljedice mogu uzrokovati pojedinim definiranjem pojmova. Uređivanje tih odnosa kroz opće uvjete ugovora u pravilu se ne definira pojmovima „ostava“ ili „najam“, ali su volja i cilj luka nautičkog turizma da se njihov položaj usmjeri na davanje veza u najam te odricanje od odgovornosti za bilo kakve štete koje bi mogle nastati dok je plovilo na iznajmljenom vezu. Takvo pravno shvaćanje najma, u slučaju veza kao

³⁹⁵ Prema Padovan, A. V., u radu *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 52, br. 164, 2013., str. 1–35, ugovor o vezu nema elementa ugovora o zakupu jer luka nautičkog turizma ne ustupa pravo na puno uživanje (uključujući plodove) dijela svog akvatorija, opreme i strukture, već samo njihovu uporabu točno određenoj osobi i za određeno plovilo. Ta osoba nema pravo ustupiti vez na uporabu trećoj osobi uz naknadu, a ni besplatno. Kada se vez ustupa primjerice *charter* agenciji, čak ni tada se ne bi moglo zaključiti da je riječ o korištenju, odnosno o zakupu s obzirom na to da *charter* agencija stječe dobit, tj. uživa plodove od iznajmljivanja ili davanja u zakup plovila, a ne od raspolaganja vezovima. Mjesta za vez u tom slučaju su tom subjektu nužno potrebna za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila, ali ona mu nisu ustupljena na korištenje, već samo na uporabu, str. 7. Jednako tako i Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 25, str. 313–351.

³⁹⁶ Čl. 206. ZIDPZ2019 i to odredba čl. 673.j PZ-a.

predmeta najma, može biti primjenjivo ako se određenim definiranjima ugovora ili općih uvjeta ugovora na taj način uredilo. Naime, takvo pravno shvaćanje najma uobičajeno je i razumljivo primjerice kod najma nekretnina. Najmodavac nekretnine (npr. stambenog prostora) u pravilu nije odgovoran za stvari, tj. pokretne najmoprimca koje on upotrebljava u toj nekretnini.

Ugovor o vezu potrebno je smatrati ugovorom o uporabi stvari (veza), jer je tako uređen PZ-om, ali i iz sadržajnih razloga. Naime, marina ustupa vez na uporabu određenoj osobi za određeno plovilo, a ne ustupa ga za iskorištavanje, to jest pribiranje plodova veza. Osoba kojoj je ustupljen vez na uporabu nema pravo ustupiti vez na uporabu trećoj osobi. Posebna je situacija kad su mjesta za vez ugovorom ustupljena, primjerice, čarterskoj tvrtki kojoj je iznajmljivanje plovila poslovna djelatnost. U toj situaciji čarterska tvrtka stječe dobit, tj. uživa plodove iznajmljivanja ili davanja u zakup plovila, a ne raspolaganja vezovima.³⁹⁷ Nadalje, vez kao predmet najma ima svoj vrlo specifičan pravni položaj i teško je usporediv s drugim predmetima najma. Razlog tomu je što sam predmet najma (vez) nema formalnu tržišnu vrijednost, dok sam predmet (plovilo) koji koristi taj predmet najma ima vrlo veliku vrijednost. Kad se navodi da vez nema formalnu tržišnu vrijednost, misli se na ustupanje veza od strane korisnika veza trećoj osobi uz naknadu. Predaja veza trećoj osobi (ni uz naknadu ni bez naknade) nije dozvoljena primjenom čl. 673.o st. 2. PZ-a, pri čemu je u odredbi st. 4. istog članka predviđeno da ako korisnik veza i nakon opomene pružatelja usluge veza neovlašteno prepušta drugome uporabu veza, pružatelj usluge veza može raskinuti ugovor, a ima pravo i na naknadu štete. Takvo rješenje je razumljivo, jer stvar koja se daje na uporabu ne može biti predmet daljnjeg odnosa iz kojeg će se ostvarivati dobit. Zbog navedenog ne postoji ni formalna, ali ni faktična tržišna vrijednost pojedinačnog veza. Također, ni vrijednost naknade za uporabu veza koja se ugovara upravo ugovorom o vezu ne predstavlja tržišnu vrijednost samog veza, već vrijednost pružanja usluge uporabe veza. Na taj se način dolazi do situacije koja predstavlja znatan nerazmjer u pogledu vrijednosti između naknade za stvar koja se daje na uporabu (naknada za vez) i vrijednosti same stvari (plovilo) koja se nalazi na vezu kao predmetu najma.

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, onda je jasno da slučajevi oštećenja

³⁹⁷ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 25, str. 326–327.

ili uništenja jahte ili brodice na vezu mogu dovesti do relativno velike imovinske štete i sporova velike vrijednosti.³⁹⁸ Za odlučivanje o sporovima u vezi s ovim kompleksnim ugovornim odnosima 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 ranijoj sudskoj praksi³⁹⁹ 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. Navedeno shvaćanje sudova smatramo pogrešnim i prije uređenja ugovora o vezu u ZIDPZ2019, zato što je ugovor o vezu i kao neimenovani ugovor predstavljao odnos iz plovidbenog prava. Međutim, uređenjem ugovora o vezu kao nominatnog ugovora u ZIDPZ2019, dakle u propisu plovidbenog prava, ovo je pitanje riješeno tako da i u pogledu brodica vrijedi nadležnost trgovačkih sudova, pa zato sada u sudskoj praksi više ne bi trebalo biti dvojbe u pogledu ove nadležnosti. Stoga sada u ocjeni stvarne nadležnosti ne bi smjelo biti dvojbe u primjeni čl. 34.b. st. 1. t. 6. Zakona o parničnom postupku⁴⁰⁰ (dalje u tekstu: ZPP) koji propisuje isključivu nadležnost trgovačkih sudova za sporove koji se odnose na brodove i plovidbu na moru i unutarnjim vodama te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo.

ZIDPZ2019 ima u smislu zakonskih propisa šire značenje od samog uređenja materije koja je tom novelom PZ-a obrađena. Prije svega, u našoj zakonodavnoj praksi izuzetno je rijedak pristup prema kojem se u građanskom pravu nominatni ugovori uređuju u posebnim zakonima. Tradicionalan pristup uređenju nominatnih ugovora je uređenje tih ugovora kroz zakon koji nije namijenjen posebnoj materiji, tj. kroz ZOO, koji po svojoj naravi nema objektivnu mogućnost na poseban način usklađivati sve aspekte određene materije s mogućim drugim propisima. Stoga se može zaključiti da je reguliranje nominatnih ugovora u okviru određenoga posebnog zakona za to područje svakako kvalitetniji pristup, ali to iziskuje znatno širi pristup pri donošenju takvog propisa, jer nužno izlazi iz okvira samostalnog djelovanja nadležnog ministarstva u pripremi tog propisa. U rijetkim primjerima u kojima je do sada zakonodavac ocijenio potrebu reguliranja nominatnog ugovora kroz poseban zakon ipak se nije

³⁹⁸ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 43.

³⁹⁹ Skorupan Wolff, V., *Koncept stvarne nadležnosti sudova u plovidbenim sporovima (analiza de lege lata)*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 39, br. 2, 2018., str. 949–988.

⁴⁰⁰ NN, br. 53/1991, 91/1992, 112/1999, 88/2001, 117/2003, 88/2005, 2/2007, 84/2008, 96/2008, 123/2008, 57/2011, 148/2011, 25/2013, 70/19, 80/22 i 114/22.

pristupilo na način koji bi primijenio cjelovit znanstveni projekt u pripremi tog propisa. Neki su od takvih primjera Zakon o leasingu⁴⁰¹ i Zakon o faktoringu⁴⁰², što su također na određeni način nove djelatnosti koje nisu mogle biti u dostatnoj mjeri na pouzdan način tumačene kroz opća uređenja ZOO-a.⁴⁰³

U primjeru građanskopravnog uređenja ugovora o nautičkom vezu u ZIDPZ2019 je otvorena mogućnost najkvalitetnijega mogućeg pristupa ugovornih uređenja iz predmetnog odnosa. Neovisno o tome, kroz primjereni znanstveni projekt definirano je rješenje građanskopravnog odnosa, što znači da je znanstveni projekt DELICROMAR u cijelosti ovdje ostvario svoju svrhu. Ako se povrh toga uzme u obzir da je ovaj znanstveni projekt (DELICROMAR) trajao tri godine te obuhvatio sve potrebne segmente, od usporednih inozemnih rješenja, preko iskustava i potreba te grane gospodarstva kod nas, do uvida u stanje naše sudske prakse, kao i mnoge druge aspekte, jasno je da je u ovom slučaju zakonodavac dobio najbolju moguću podlogu u svrhu reguliranja ovoga građanskopravnog odnosa prvi put. Može se još naznačiti da je u tom smislu bila riječ o vrlo zahtjevnom cilju u pogledu zakonske regulacije ovoga nominatnog ugovora imajući u vidu da poredbena inozemna uređenja nisu ovaj odnos kod sebe uredila kao formalno nominatni ugovor, o čemu će više riječi biti pod točkom 6 ovoga rada u kojoj je napravljena poredbena analiza.

4.3.2. Vrste ugovora o vezu

Smatramo da se ugovor o vezu, u skladu s čl. 673.k ZIDPZ2019, prema vrstama može podijeliti na:

- a) – stalni vez (morski i kopneni/suhi)
- b) – tranzitni (privremeni) vez.

Ova podjela je u skladu s formalnim uređenjem zakona, ali i sadržajno odgovara osnovnom cilju i svrsi ugovora o vezu. Pri tome je moguće spomenuti kako postoje druge vrste faktično nautičkog veza, ali čiji osnovni cilj i svrha nije pružanje veza na uporabu, već je to posljedica

⁴⁰¹ NN, br. 141/13.

⁴⁰² NN, br. 94/14, 85/15 i 41/16.

⁴⁰³ Jedan od daljnjih primjera ugovora za koji se pokazala potreba da ga se uredi posebnim zakonom je i ugovor o organiziranju putovanja koji je do 2018. godine bio reguliran odredbama ZOO-a (čl. 881. – 903.), ali su te odredbe prestale važiti 1. srpnja 2018. godine (ZID ZOO NN, br. 29/18), te je ovaj ugovorni odnos dalje reguliran kroz odredbe o ugovoru o putovanju u paket-aranžmanima, a taj ugovor je reguliran odredbama ZPUT-a.

drugoga pravnog odnosa (npr. brodograđnjačke usluge), što se kolokvijalno naziva „servisni“ vez, o čemu će biti riječi na kraju ove točke.

Stalni i tranzitni vez su uređeni kroz ZIDPZ2019 i to čl. 673.k, koji se odnosi na stalni i tranzitni vez, dok je člankom 673.j dodatno uređeno kako se stalni vez može ustupiti na moru ili na kopnu (suhi vez). Servisni vez nije bio uređen zakonom ni podzakonskim propisima do stupanja na snagu novog ZPDML2023, kada je u čl. 147. dana definicija servisnog privezišta. Ova se vrsta veza ovdje spominje jer je i marine povremeno ugovaraju neposredno ili dopuštaju trećim osobama (serviserima) unutar područja marine usluge održavanja ili popravka plovila. Takve se usluge provode na vezu koji nije ugovoren ni kao stalni ni kao tranzitni, već služi za svrhu održavanja i/ili popravaka plovila. Pod ovom točkom će se stoga detaljnije obrazložiti značajke stalnog, tranzitnog i servisnog veza, dok se u daljnjem tekstu pod točkama 4.3.7. i 4.3.8. posebno obrađuju značajke morskog i suhog veza. Morski i suhi vez su osnovni i najčešći oblici stalnog veza koje korisnici sklapaju s pružateljem usluge veza (marinama), pa se stoga obrađuju detaljnije, svaki u posebnoj točki radi bolje preglednosti.

Ad a) – stalni vez

Stalni vez je vez koji se nerijetko ugovara na period od jedne godine, s automatskom obnovom ugovornog odnosa tako da se u određenom periodu izvrši plaćanje daljnje godišnjeg perioda od strane korisnika veza, čime se konkludentno smatra da je takav ugovor produljen na isti rok pod istim uvjetima, iako to ovisi o dispozitivnoj volji samog korisnika i nije ugovornom regulacijom nužno usmjereno na ovaj period. Ne postoji donja ili gornja granica perioda za koji se ugovara stalni vez. Cilj i svrha zakona je dopustiti dispozitivnu autonomiju za određenje granica za stalni i tranzitni vez. Članak 673.k PZ-a uređuje dvije vrste veza, stalni i tranzitni, a čl. 673.š i 673.t PZ-a uređuju da se ugovor o vezu sklapa na određeno vrijeme i da se obnavlja prešutno na isto vrijeme, činom nastavka korištenja veza. Međutim, moguće je primijeniti ugovor o stalnom vezu i na period kraći od jednog mjeseca sa svim značajkama i posljedicama ugovora o stalnom vezu (npr. kod prijevremenog otkaza ugovora o stalnom vezu). Ugovor o stalnom vezu u pravilu se sklapa u pisanoj formi (za razliku od ugovora o tranzitnom vezu), s time da pisana forma nije uvjet valjanosti toga ugovornog odnosa. PZ u čl. 673.k st. 3. uređuje da se ugovor o stalnom vezu sklapa kad se stranke sporazumiju o bitnim elementima tog ugovora, što ne znači nužno da će on biti u pisanoj formi, već je to u pravilu tako, dok s druge strane isti članak zakona uređuje znatno drugačiji trenutak

i modus sklapanja ugovora za tranzitni vez, samim činom privezivanja plovila ako se pružatelj usluge tome ne usprotivi. Dio ugovora o stalnom vezu koji se sklapa u formi tipskog obrasca isprave najčešće pod nazivom „ugovor o vezu“ nerijetko u pravilu koncipira samo detaljno definiranje svih podataka o plovilu i korisniku veza, o vlasniku ili korisniku plovila, vrijeme trajanja ugovora te druga ovlaštenja koja mogu imati treće osobe u odnosu na predmetno plovilo, a radi korištenja veza. Tim se tipskim obrascem u pravilu ne definiraju detaljna prava i obveze ugovornih strana, jer se one uređuju općim uvjetima ugovora luka nautičkog turizma, tj. marine na jedinstven način za sve korisnike vezova. Time isprava u formi obrasca pod nazivom „ugovor o vezu“ koji se poziva na opće uvjete ugovora, pravilnik o redu u luci i cjenik čini ugovor o vezu, pri čemu je moguće urediti pozivanje i na daljnje isprave, radi dodatnog uređenja tog odnosa. Kod obrasca ugovora se „pozivanje“ na opće uvjete ugovora provodi najčešće na jedan od dva načina: a) sastavni dio ovog ugovora su i opći uvjeti ugovora; b) na ovaj ugovor primjenjuju se i opći uvjeti ugovora.

Prava i obveze ugovornih strana u pravilu su definirane u formi općih uvjeta ugovora pružatelja usluge veza (marine). Ugovor o stalnom vezu kroz određenja u općim uvjetima ugovora može imati uređen vrlo različit stupanj odgovornosti svake od ugovornih strana. Takav pristup je logičan s obzirom na porast broja štetnih događaja zbog općeg porasta broja plovila u marinama i porasta broja samih vezova. Pri tome može doći do određene kolizije između očekivanja samih korisnika vezova te praktične provedbe tih ugovora s jedne strane i formalnih uvjeta ugovora s druge strane. Na primjer, unatoč tomu što je u odredbama pravilnika o redu u luci, kućnom redu ili općim uvjetima ugovora radi sigurnosti i zaštite od požara izričito zabranjeno korištenje električne energije na plovilu napajanjem s kopna bez prisutnosti korisnika veza ili posade plovila, uobičajeno je da se takvo postupanje tolerira korisnicima vezova zbog njihovih uobičajenih potreba (privremeni odlazak s plovila na kopno ili periodično održavanje akumulatora, korištenje uređaja za isušivanje prostora i sl.). U tim situacijama ostaje dvojbenim za pravnu procjenu pitanje odgovornosti korisnika veza i/ili marine u slučaju požara, ne samo u odnosu na plovilo koje je bilo uključeno na električnu mrežu marine s kopna, već i u odnosu na plovila koja mogu pretrpjeti štetu, a nalaze se u blizini plovila na kojem je iz tog razloga započeo požar. Također, iz analize teksta općih uvjeta ugovora marina koja je provedena u tekstu rada (vidi *supra*, 4.2.8.) vidljivo je da većina marina u svojim ugovornim uvjetima predviđa preuzimanje ključeva plovila od strane marina, kako bi, među ostalim, time izašle u susret potrebama svojih korisnika, a što bi trebalo zahtijevati i posebnu dodatnu regulaciju toga tko je ovlašten osim korisnika veza preuzimati primjerke ključeva i kada

eventualno sami djelatnici marine mogu upotrijebiti te ključeve (npr. sumnja u rizik od nastupa štete). Međutim, ovdje postoji rizik, tj. moguća odgovornost marine za štetne događaje koji mogu biti povezani s činjenicom čuvanja ključeva plovila koje bi preuzela marina; na primjer, u slučaju krađe inventara plovila iz zatvorenog dijela plovila moguće je da se u praksi dogodi da sud dođe do zaključka da je time što je preuzela ključeve marina ujedno i odgovorna za tu štetu. U tom smislu moguće je ovu uslugu urediti kao uslugu koja nije naplatna (što je i uobičajeno), uz jasno odricanje od odgovornosti marine za bilo kakve štetne posljedice koje mogu nastati kroz čuvanje jednog primjerka ključeva. Kod ove usluge potrebno bi bilo urediti uobičajeno postupanje većine marina u odnosu na očekivanja korisnika vezova, a to je da mogu ostaviti na čuvanju jedan primjerak ključeva. To je svakako bolji pristup nego ostaviti ovaj odnos neuređen. Pritom odricanje od preuzimanja pravne odgovornosti od strane marina u ispunjenju ove usluge može biti u skladu s voljom korisnika veza, tj. stranke koja predaje ključ na čuvanje, jer ovaj dodatni odnos nije nužan dio temeljne usluge, predaje samog veza na uporabu temeljem ugovora o vezu.

Ad b) – tranzitni vez

Tranzitni ili privremeni vez uređen je čl. 673.k PZ-a kao drugi od zakonski dvije uređene vrste vezova, kako je pod gornjom točkom navedeno. Pravna razlika tranzitnih vezova nužno je morala biti uređena zakonom jer se radi prije svega o bitno drugačijem načinu ugovaranja, što nadalje može utjecati i na druge odnose između ugovornih strana. Prije svega, ovaj vez se ugovara, kako je opisano, samim činom, konkludentnom radnjom korisnika veza (privezom plovila) i konkludentnim prihvatom (neprotivljenjem) od strane marine. Zbog konkludentnog ugovora važna je značajka tog veza da ga korisnik veza koristi bez ikakvoga prethodnog formalnog ugovaranja uvjeta. PZ ni kod ovog veza ne određuje maksimalno trajanje tog veza, već se to u pravilu određuje autonomnom regulacijom samih marina. Kod tranzitnog veza će po prirodi stvari biti znatno veća prisutnost samog korisnika veza na vezu, što će utjecati na određenje obveze nadzora plovila na vezu od strane marine u skladu s čl. 673.n PZ-a. Tom odredbom je uređeno da obveza nadzora (ako je marina pruža) prestaje kad korisnik veza ili treća osoba po njegovoj ovlasti stupi na plovilo. Pri tome je moguće ovu obvezu i drugačije ugovoriti. Korištenje tranzitnih vezova ima osobitost da je po prirodi stvari predviđeno i za korisnike stalnih vezova kod jedne marine, kad imaju potrebu koristiti vezove u drugim

marinama. Neki autori podjelu vezova rade i kroz pojmove stalni, tranzitni.⁴⁰⁴ U svakom slučaju, postoji znatna razlika između stalnog i tranzitnog veza, koja se prije svega ogleda u načinu sklapanja ovih dviju vrsta ugovora prema čl. 673.j PZ-a. Vrijeme trajanja, na koje upućuju nazivi ovih vrsta ugovora, pri tome nije formalno propisano i nije odlučno za ocjenu o kojoj vrsti veza je riječ. Lokacijski (geografski) smještaj marine može sam po sebi uputiti na pretežitu vrstu jednog od ova dva veza. Npr., marina ACI u Ičićima zbog toga predstavlja primjer marina s pretežito stalnim vezovima, jer se ne nalazi ni na jednom značajnom plovnom putu. S druge strane, ACI marina Piškera (Kornati) predstavlja primjer marine s gotovo isključivo tranzitnim vezovima, jer se nalazi na malom otoku unutar nacionalnog parka, bez povezanosti s kopnom bilo kakvim javnim prijevozom i dr. Razlika po vrsti veza nužno će uvjetovati i razlike u pravnom uređenju ugovora o vezu, tj. razlike općih uvjeta ugovora vezu.

Podvrsta ugovora o vezu može biti i tzv. servisni vez koji se odnosi na privremeni vez, bilo morski bilo suhi, koji ima namjenu servisiranja plovila, punjenja goriva ili popravka plovila. 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.⁴⁰⁵ U pravilu, svaka marina ima dizalicu za spuštanje i podizanje plovila iz mora na kopno te se vezovi koji se koriste u tu svrhu koriste isključivo u servisnu svrhu. Pri tome nije presudno koristi li takav vez plovilo koje inače ima ugovoren stalni ili tranzitni vez ili čak plovilo koje je iz usluge dizalice angažiralo marinu, a nije ugovorilo ni stalni ni tranzitni vez. Servisni vezovi nadalje se određuju za korištenje samih servisa za popravak i održavanje plovila koji se nerijetko nalaze unutar marina i služe za prihvat plovila na morske ili suhe servisne vezove, također neovisno o tome je li za ta plovila inače ugovoren stalni, tranzitni ili nijedan od tih dviju vrsta vezova. Posebna podvrsta suhih servisnih vezova koji se posebno iznajmljuju jesu suhi vezovi koji se koriste za odlaganje prikolica na kojima vlasnici plovila prevoze kopnom svoja plovila. Takvu vrstu veza koriste vlasnici koji najčešće samo sezonski koriste usluge pojedine marine, i to u pravilu morski vez, dok izvan sezone svoja plovila ne drže u marini. Zbog veličine tih prikolica (približno jednake kao samo plovilo) u pravilu nije moguć njihov smještaj na parkiralištu za automobile, već se upravo za njih koriste suhi vezovi inače namijenjeni plovilima. Kako je

⁴⁰⁴ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 48.

⁴⁰⁵ *Ibid.*, str. 80.

prema PZ-u uporaba veza namijenjena isključivo za brodice i jahte, uporaba npr. suhog veza za druge stvari ne može se smatrati ugovorom o vezu. U svakom slučaju, servisni vez nije po svojoj prirodi vez za koji se sklapa ugovor o vezu, jer osnovna svrha tog veza nije uporaba veza, nego nalog ili djelo koji se na tom vezu trebaju obaviti. Zbog navedenog se takav vez nerijetko koristi i bez naknade za vez, jer je predmet naknade drugi pravni posao, radi kojeg se plovilo nalazi na tom vezu.⁴⁰⁶

4.3.2.1. Zajedničke značajke za sve vrste ugovora o vezu

Sastavni dijelovi ugovora o vezu, neovisno o tome je li riječ o stalnom ili tranzitnom vezu u užem smislu, trebali bi biti: opći uvjeti ugovora o stalnom vezu, pravilnik o redu u luci, cjenik usluga. Cjenik je stoga kod ugovora uvijek dio ugovora kad se samim tekstom ugovora ne određuje cijena usluge. Budući da se radi o jednakim uslugama za veći broj korisnika uz primjenu općih uvjeta, tada se primjenjuje i cjenik, kao četvrta posebna isprava koja čini sastavni dio ugovora. U odnosu na opće uvjete ugovora i cjenik kao sastavni dio ugovora, takav način uređivanja ugovornog odnosa primjenjuje se zbog tih razloga i kod pružatelja različitih drugih usluga, npr. bankarskih ili teleoperaterskih usluga. Plan za prihvata i rukovanje otpadom s plovnih objekata uvjetno također može biti sastavni dio ugovora o vezu ako se na njega poziva ugovor o vezu ili opći uvjeti tog ugovora. Jednako tako, to mogu biti i drugi akti marine, ako se na njih poziva ugovor o vezu^{407,408}, jer se očekuje da su ovo svakako postojeći akti marine na koje se nužno odnosi i ugovor o vezu. Međutim, ako marina posjeduje i dodatne interne akte o pravilima ponašanja, tada bi bilo korisno i njih navesti kao sastavni dio ugovora o vezu; osobito zato što bi se u protivnom marina mogla dovesti (u slučaju korisnika veza kao potrošača) u nepovoljan položaj, sve primjenom ZZP-a, što konačno može uzrokovati ništetnost određenih odredbi općih uvjeta ugovora.⁴⁰⁹

⁴⁰⁶Čl. 147. ZPDML-a.

⁴⁰⁷ Plan za prihvata i rukovanje otpadom s plovnih objekata reguliran je Uredbom o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (NN, br. 110/04), dok je Pravilnikom o održavanju reda u lukama (NN, br. 72/2021), čl. 9. st. 2., uređeno da je tijelo koja upravlja redom u luci dužno posebnim aktom propisati red u luci. Taj akt marine najčešće nazivaju „pravilnik o redu u luci“ ili „lučki red“.

⁴⁰⁸ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 175, str. 139.

⁴⁰⁹ Čl. 53. – 59. ZZP-a.

Različiti modeli ugovora o vezu svakako se mogu podijeliti ovisno o opsegu usluge koja će se pružiti korisniku veza. Ako je riječ o takvoj podjeli, tada je svrhovito ugovor o vezu podijeliti nadalje na četiri modela: ugovor o najmu veza (bez nadzora plovila), ugovor o najmu veza s nadzorom plovila, ugovor o najmu veza s nadzorom plovila te s obvezom pružanja dodatnih usluga korisniku veza i ugovor o najmu veza bez nadzora plovila, ali s pružanjem dodatnih usluga korisniku veza.⁴¹⁰ Ugovaranje dodatnih usluga povrh same usluge davanja veza u najam, kao što su usluga nadzora, čišćenja, održavanja, podizanja i spuštanja plovila, popravka plovila, premještanja plovila na suhi ili morski vez te mnoge druge srodne usluge, svakako je delikatno pitanje koje ovisi o gospodarskim interesima te objektivnim mogućnostima same marine. Zbog toga je konkretne prijedloge o tome kako bi trebalo građanskopravno urediti bilo koju od konkretnih dodatnih usluga moguće dati samo kada se dobije objektivni okvir podataka, uvjeta i ciljeva koje pojedinom uslugom konkretna marina želi postići. Primjerice, pitanje uređenja nadzora plovila načelno treba podrazumijevati vanjski pregled plovila i njegove opreme, kontrolu vodene linije, priveznih konopa, bokobrana i dr. Kod pitanja usluge nadzora također treba upozoriti i na dvije vrste nadzora koji se pružaju: provjeru nautičke sigurnosti te sigurnosni nadzor radi prevencije kaznenih djela i prekršaja.⁴¹¹ Između različitih obveza koje marina može preuzeti na svoj teret s aspekta građanskopravne odgovornosti osobito valja istaknuti obvezu nadzora plovila na vezu. Provedba nadzora plovila očekivano će u narednom periodu doživjeti i mnoge tehničke promjene zbog ubrzanog napretka tehnologije i to kroz nadzor svakog pojedinog plovila putem senzora koji dostavljaju podatke i korisniku veza, ali i samoj marini.⁴¹² Međutim, neovisno o tehničkim mogućnostima, uvijek će ostati otvoreno za uređenje samo pitanje načina, vremena, intenziteta i drugih okolnosti s aspekta fizičkog nadzora plovila od strane mornarske službe marine. U interesu je i marine i korisnika veza ova pitanja što detaljnije razraditi, kako u općim uvjetima ugovora tako i u dodatnim protokolima, npr. za slučaj požara, potapanja ili drugih okolnosti.⁴¹³ Posebnost je nadzora među ostalim i činjenica da ga marina ne može obavljati kontinuirano „od 0 do 24 sata“, zato što se obveza marine (ako je ugovorena) u pogledu nadzora prekida u različitim situacijama u kojima tu obvezu preuzima sam korisnik veza. Prije svega, očigledno je da korištenje, odnosno sam boravak na plovilu korisnika veza i/ili osoba koje je on na to ovlastio

⁴¹⁰ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 175, str. 136.

⁴¹¹ *Ibid.*, str. 144.

⁴¹² Primjer je usluga nadzora kroz besplatnu mobilnu aplikaciju koju pruža Marina Punat. Mrežne stranice Marine Punat, <https://www.marina-punat.hr/novosti/besplatna-mobilna-aplikacija/4866> (18. svibnja 2020.).

⁴¹³ Jednako autorice Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 52.

podrazumijeva da tada nadzor obavlja sam korisnik veza, a ne marina umjesto njega ili uz njega. Ovdje se nužno otvara daljnje pitanje prema kojim kriterijima će se utvrđivati kada počinje i prestaje boravak korisnika veza na plovilu, odnosno kada nastupa stupanje korisnika veza na plovilo. Ovom će se pitanju nužno pristupati i formalno i faktično. Na primjer, s formalnog aspekta moguće je urediti da se prijelaz obveze nadzora plovila s marine na korisnika veza provodi:

- a) kada je korisnik veza prijavio svoj dolazak ili odlazak u marinu, pri čemu je potrebno urediti način provedbe prijave i odjave
- b) kada je korisnik veza preuzeo ključeve i isprave plovila od djelatnika marine
- c) kada je automatski sustav evidentirao dolazak i odlazak korisnika veza u/iz marine.

S druge strane, potrebno je primjereno urediti ovo isto pitanje i s faktičnog aspekta, osobito ako se prve tri opcije nisu uredile (ili nisu mogle biti uređene) vrlo precizno i pouzdano. To znači da je potrebno urediti i one situacije u kojima prema objektivnom stanju stvari marina može sa sigurnošću zaključiti da je korisnik faktično prisutan ili odsutan sa svog plovila, to jest da faktično obavlja ili ne obavlja nadzor plovila. Ovo je moguće urediti u skladu s pravilima koja se odnose na redovite uobičajene obilaskе mornarske službe i činjenicama koje oni tada mogu nedvojbeno utvrditi u pogledu prisutnosti, a time i nadzora plovila od strane korisnika veza.⁴¹⁴ Neovisno o tome, upravo će u ovome dispozitivnom dijelu ugovora o vezu (kao i svih akata na koje se on poziva) u pogledu nadzora plovila te mogućih dodatnih usluga biti ponajviše izražena kvaliteta građanskopravnog uređenja odgovornosti marine. To će biti tako osobito sada kada je ZIDPZ2019 dao izričito utemeljenje i usmjerenje na dispozitivno uređenje odnosa između marine i korisnika veza u pogledu obveza marine. Stoga će pojedine specifičnosti ugovornog uređenja odnosa biti temelj za ocjenu građanskopravne odgovornosti marine u konkretnom slučaju.

4.3.3. Ugovor o morskom vezu

Morski vez je unutar podjele vezova prema vrsti najznačajniji jer čini osnovno obilježje marine kao jedine vrste luke nautičkog turizma, prema pozitivnim propisu, Pravilniku o kategorizaciji LNT i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata iz 2019. godine. Pružanje usluge morskog veza moguće je još i putem – nautičkog

⁴¹⁴ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 175, str. 146.

privezišta, pri čemu se dalje analizira morski vez koji pružaju marine kao jedina vrsta luka nautičkog turizma i koji je nominatno uređen zakonom. Morski vez pri tome ima temeljno značenje jer je to upravo ona vrsta veza koja postoji kao osnovna usluga koju pružaju luke uopće. Pri tome, važna složenica koja se pridaje pojmu veza u luci jest „siguran vez“. Upravo je luka mjesto koje prema cilju i svrsi daje siguran vez, jer vez može biti i izvan luke gdje njegova sigurnost ovisi o konfiguraciji kopna i uvale i vremenskim uvjetima. U svakom slučaju, temeljna je osobitost marina kao luka nautičkog turizma upravo morski vez koji se daje na dulji period i time služi kao mjesto na kojem se trajno zadržavaju plovila. Takav tehnički odnos pokretnine i mjesta koje se koristi za čuvanje te pokretnine svojstven je samo u odnosu na marine i plovila. Naime, sličan odnos moguće je naći kod kampinga ili parkirališta za motorna vozila. Međutim, u tim odnosima ne postoji element stalnosti (trajnosti) u cilju možda i trajnog odnosa između pružatelja usluge i korisnika usluge. Specifičnost ugovora o vezu je stoga i u tome što korisnik usluge u pravilu ni nema drugo mjesto gdje trajno drži svoju pokretninu (plovilo), već je to mjesto upravo i isključivo vez koji je uzeo na uporabu u određenoj marini, dok u odnosu na druge pokretnine vlasnik/korisnik pokretnine u pravilu ima svoje stalno mjesto na kojem drži svoju pokretnu stvar.

Morski vez može biti tehnički uređen tako da je pristup do njega zatvoren za javni promet ili da je to mjesto dostupno za javni promet. Kako je kod nas većina marina pozicionirana na mjestima koja su ujedno otvorena za pristup građanima, neovisno o tome jesu li korisnici marina ili njihovi gosti, većinom su svi morski vezovi otvorenog pristupa. Ovo pitanje utječe na ocjenu odgovornosti marine u slučajevima npr. krađe plovila ili inventara plovila, jer marine ne mogu nadzirati pristup plovilima u uvjetima gdje se radi o otvorenom pristupu. Temeljna tehnička značajka morskog veza je siguran vez u moru, tzv. *mooring*. To je dio infrastrukture marine gdje se čvrstim konopcima i lancima omogućava vezivanje plovila s jedne strane prema morskom dnu. Smatramo da bi se moglo zaključiti da za razliku od tog dijela vezivanja plovila, vezivanje plovila na drugoj strani (prema kopnu) nije dio infrastrukture marine u dijelu konopa i sigurnosti za konope, već isključivo u dijelu tzv. bitvi ili dijelova kopna na kojima će se izvršiti privez konopima. Ovdje je važno naglasiti da su konopci kojima se plovila vežu za kopno uvijek i isključivo u vlasništvu korisnika veza i time je u odnosu na sigurnost tog dijela veza gotovo isključiva odgovornost na korisniku veza. Naime, krmeni konopci, za razliku od konopaca koji vežu plovilo za sidrište u moru, uvijek pripadaju plovilu, a ne luci nautičkog turizma. Kod tumačenja čl. 673.m PZ-a koji uređuje obvezu marine na osiguranje sigurnog veza potrebno je uzeti u obzir da marina nema u svojoj opremi krmene

konopce plovila, niti ih nudi, te da stoga oni nisu dio veza, u skladu s tim člankom. Iznimno, marina može svojim uvjetima obvezati sebe na promjenu tih konopaca kod puknuća, ako je u tom smjeru uredila uslugu nadzora. Smatramo da je čak i kad dođe do zamjene tih konopaca od strane marine, jer korisnik veza nije bio u mogućnosti sam odmah izvršiti zamjenu, korisnik veza dužan naknaditi trošak predaje novih konopaca, što znači da ni tada marina nije vlasnik konopaca kojima se plovila vežu za kopno. Odgovornost marine u tom dijelu morskog veza može biti u iznimnim situacijama, ako su djelatnici marine primijetili da je došlo do puknuća tih konopa, a nisu pravodobno reagirali kroz zamjenu tih konopa. Odgovornost korisnika veza je u tom dijelu održavanje valjanosti i sigurnosti tih konopaca, kao i same kvalitete vezivanja plovila (u smislu udaljenosti i čvrstoće veza).

S druge strane, smatramo da je jedina odgovornost marine koja se ne može isključiti ni ugovorom odgovornost marine za sigurnost i ispravnost infrastrukture kopnenog i morskog priveznog dijela morskog veza, na što upućuju i čl. 673.l i 673.m PZ-a. U tom dijelu marina je odgovorna za ispravnost same privezne infrastrukture, a ne i za kvalitetu i ispravnost obavljenog priveza od strane korisnika veza. Štete na plovilima mogu se dogoditi zbog pogrešnog vezivanja plovila, tako da su plovila premalo odmaknuta od kopna ili je došlo do odvezivanja samog veza. U tim slučajevima, iako je šteta uzrokovana tehnički zbog nepravilnosti u korištenju *veza*, sam vez je moguće bio ispravan, a neispravan je bio način njegova korištenja. Korištenje morskog veza bez pristupa kopnu u formi sidrišta unutar marine u pravilu nije dozvoljeno niti ga marine nude u svojoj ponudi zbog premalih prostornih uvjeta, zato što bi takvim sidrištima ugrožavale kretanje plovila koja imaju vezove prema kopnu. Uz to, usluge sidrišta su predmet drugih objekata, pod tim nazivom, a ne marina gdje se morski vez uvijek odnosi na vez u moru, gdje je plovilo vezano na kopno. Kod komunalnih lučica moguće je postojanje faktično morskog veza i u vidu nautičkog privezišta i sidrišta kako bi se ekonomičnije iskoristio prostor unutar luka urbanih sredina (npr. grad Primošten). Ipak, ove vrste vezova ovdje nisu predmet detaljnije analize jer ne predstavljaju luke nautičkog turizma, odnosno obrađene su samo u dijelu u kojem je to nužno radi pregleda propisanih vezova u moru. Kod navedenih dviju vrsta morskog veza rizici od šteta bitno su manji jer se radi o plovilima manje vrijednosti, u pravilu brodicama, odnosno rjeđe jahtama. Također, taj oblik vezivanja plovila je i tradicijski uvjetovan kroz više stotina godina, te bi stoga bila izvan razumnog rješenja promjena tog načina korištenja morskog veza (npr. stara gradska Luka Dubrovnik ili luka Gruž u Dubrovniku – kao primjeri komunalnog morskog nautičkog veza). Ovdje je još potrebno naznačiti da kod vrste morskog veza u vidu sidrišta prema Pravilniku o

kategorizaciji nije propisana obveza pružatelja usluge za 24-satnu mornarsko-čuvarsku službu, dok za nautičko privezište postoji propisana takva obveza pružatelja usluge, jednako kao za marine kod ugovora o vezu koji je predmet ovog rada.

4.3.4. Ugovor o suhom vezu

Analiza pravnih i tehničkih značajki ugovora o suhom vezu nije moguća bez prethodnog osvrta na formalnopravni status „suhe marine“ kao ranije samostalne vrste luke nautičkog turizma, a sada drugog objekta za pružanje usluge veza, u skladu s Pravilnikom o kategorizaciji 2019. Prethodno je Pravilnikom o kategorizaciji 2008. suha marina bila određena kao – dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga *skladištenja* plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. Međutim, sada u skladu s novim Pravilnikom o kategorizaciji 2019. nema više usluge skladištenja, već je riječ o usluzi smještaja plovnih objekata na suhom te pružanju usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U vrsti suha marina mogu boraviti turisti i može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu. U suhoj marini mogu se pružati usluge pića, napitaka i prehrane.

Navedeno određenje u cijelosti se odnosi na ugovor o suhom vezu. Primjetno je da se ovim određenjem izrijekom dopušta boravak turista (korisnika suhog veza i njegovih gostiju) u suhoj marini, a u naravi se taj boravak odnosi na boravak i na samim plovilima. Zbog navedenog prava boravka korisnika suhe marine u samoj marini i na plovilima te marine nije bilo formalno pravilno ni sadržajno adekvatno ranije određenje u definiciji suhe marine korištenjem pojma „skladištenje“. Naime, pojam „skladištenje“ ima formalnopravno značenje kroz određenje nominatnog ugovora o skladištenju prema ZOO-u.⁴¹⁵ Svakako da namjera zakonodavca nije bila taj pojam upotrijebiti s formalnopravnim značenjem pojma „skladištenje“, ali kako se taj pojam nalazio u sadržaju same definicije suhe marine, to je nužno uzrokovalo i pogrešna tumačenja u praktičnoj primjeni ugovornog odnosa suhog veza. Nastavljajući se na to, može se spomenuti i pojam „odlaganje“ koji se koristi u nazivu objekta

⁴¹⁵ Vidi čl. 744. st. 1. ZOO-a: „Ugovorom o uskladištenju obvezuje se skladištar da primi i čuva određenu robu i da poduzima potrebne ili ugovorene mjere radi njezina očuvanja u određenom stanju te da je preda na zahtjev ostavodavca ili druge ovlaštene osobe, a ostavodavac se obvezuje da mu za to plati određenu naknadu.“

za pružanje usluge veza i smještaj plovnih objekata, i to kao odlagalište plovnih objekata, gdje bi u smislu prava i obveza koje preuzima odlagalište plovnih objekata bio prihvatljiviji pojam „skladištenje“ nego pojam „odlaganje“, koji nije pravno definiran propisom, kao što je to pojam skladištenje. S druge strane, neki autori dali su i kritiku uređenja odlagališta u smjeru da je trebalo dopustiti boravak gostiju i pripremu plovila. Do takvih dvojbi dolazi upravo zbog nereguliranosti pojma „odlaganje“. U tom smislu može biti opravdana kritika – zašto u odlagalištu plovnih objekata nije moguća priprema plovila?⁴¹⁶

U svakom slučaju, razlike suhog veza u odnosu na morski vez u samoj su svrsi suhog veza, a ne u pravima korisnika na uporabu i posjedovanje plovila, što je *de lege lata* kvalitetno uređeno zamjenom pojma „skladištenje“ novim pojmom „smještaj“. Svrha suhog veza je njegova privremena upotreba (u pravilu za vrijeme zimske sezone) za vrijeme dok se plovilo ne koristi za plovidbu. Moglo bi se zaključiti da ugovaranje samo suhog veza kao stalnog veza nije cilj i svrha toga ugovornog odnosa. Međutim, u praksi postoje primjeri samostalnih ugovora o tzv. suhom vezu za period izvan sezone plovidbe, koji su neovisni o eventualnome morskom vezu (primjerice, zimski vez u suhoj marini koja nije pravno povezana s morskom marinom). Do stalnog odnosa suhog veza može doći u situacijama u kojima se plovila nalaze izvan uporabe, npr. zbog prodaje ili zbog neispravnosti plovila. Tehnička značajka suhog veza u odnosu na morski vez je ta da kod tog veza ne postoji – vez. Dakle, tehnički gledano, plovilo se ne veže, već se taj pojam uobičajio u praksi, da bi konačno postao i formalnopravno prihvatljiv, pri čemu suhi vez nije nužno ograničen na suhu marinu. Mnoge morske marine nude uslugu tzv. suhog veza (sezonski) u kombinaciji s morskim vezom. Ipak, marina u tom dijelu svojih usluga pruža također određenu infrastrukturu u vidu tzv. ležaljki na koje se polažu plovila. Iznimno, plovila se mogu odložiti i na prikolicama samih korisnika suhe marine, ali to nije uobičajeno i koristi se za privremenu svrhu ili za manja plovila. Druga bitna karakteristika marine kao pružatelja usluge veza kod ugovora o suhom vezu je prijevoz koji obavlja marina do mjesta suhog veza. Na poziciju suhog veza korisnik veza nikako ne može doći svojim odabirom, za razliku od npr. pozicije tranzitnoga morskog veza. U svakom slučaju, plovilo mora biti transportirano do suhog veza ili na pokretnim ležaljkaama marine ili na prikolici korisnika, ili u slučaju većih plovila uz pomoć tzv. *travel* liftova.

⁴¹⁶ Vuković, A., *Novi Pravilnik o kategorizaciji luka nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata*, <http://www.pomorskodobro.com/u-fokusu-struke/668-fokus-vukovic-svibanj-2020.html> (24. lipnja 2022.).

Postoje brojni primjeri samostalnih ugovora o tzv. suhom vezu u zimskoj sezoni, što je i tipično za suhe marine, te je istovremeno česta praksa da se u morskim marinama ugovara vez koji kombinira morski i suhi (zimski) vez, sve uz odgovarajuću uslugu dizalice. Također, za mnoga plovila ugovoren je samo morski vez (većina plovila u morskim marinama je u režimu morskog veza). Vađenje plovila na suho u svrhu radova održavanja i boravak plovila na suhom vezu u tu svrhu ne bi se trebalo tumačiti kao ugovor o suhom vezu, već kao ugovor o izvođenju radova održavanja, što podrazumijeva stavljanje plovila u suhi dok ili na suhi vez. Naravno, takav ugovorni odnos najčešće je reguliran kao dio ugovora o morskom vezu koji je pak mješoviti ugovor jer sadrži elemente više nominatnih ugovora (najam veza, nalog, ugovor o djelu itd.). No sama činjenica da se plovilo nalazi na suhom vezu kad je riječ o izvršavanju obveze održavanja plovila ugovorene u okviru ugovora o morskom vezu je sporedna. U tom dijelu mješovitog ugovora o morskom vezu u bitnome se radi o sadržanom ugovoru o djelu koji je *de lege lata* obuhvaćen izmijenjenom definicijom ugovora o popravku broda iz PZ-a. Ugovor o djelu, posebice ugovor o izvođenju radova na nekoj stvari, podrazumijeva nužno i predaju te stvari u nesamostalan posjed izvođaču, pa time i elemente ostave. Dodatno, u vezi sa suhim vezom može se pojaviti i pitanje utječe li on na stvarnu nadležnost sudova u slučaju spora, odnosno hoće li za takve sporove biti nadležan trgovački ili općinski sud. Prema *Skorupan Wolff* i *Padovan*, u interesu postizanja pravne sigurnosti i ujednačene sudske prakse potrebno je da su za sve sporove iz ugovora o vezu nadležni trgovački sudovi i to neovisno o tome je li objekt veza brod, jahta ili brodica, te bez obzira na to radi li se o vezu u moru ili suhom vezu, kao i neovisno o tome radi li se o trgovačkom ili potrošačkom ugovoru.⁴¹⁷ Također, prema istim autoricama, za izbor stvarno nadležnog suda ne može biti odlučno gdje se plovilo nalazi, u moru ili na suhom vezu. U protivnom, ako bi mjesto gdje se plovilo nalazi na vezu bio odlučan faktor za odabir stvarno nadležnog suda, došlo bi do neobične situacije, jer bi u odnosu na dvije brodice potpuno istih tehničkih karakteristika, namjene te pravne osobnosti njihovih vlasnika bili nadležni različiti sudovi, ovisno o mjestu gdje se plovilo nalazi, a što je sada riješeno uređenjem ugovora o vezu kao imenovanog ugovora u okviru PZ-a, čime je ujedno određeno i pitanje stvarne nadležnosti za slučaj spora.⁴¹⁸

⁴¹⁷ 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*, u: Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), *I. međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava - ISCML 2016*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 379.

⁴¹⁸ *Ibid.*, str. 397.

Što se tiče obveza suhe marine nad plovilom, za spomenuti je Prilog IV. Pravilnika o kategorizaciji 2019. koji je naslovljen *Uvjeti za vrste: odlagalište plovnih objekata, suha marina*, a gdje se u prvoj kategoriji, *1. Usluge recepcije – portirnice*, u t. 5. navodi obveza održavanja čuvarske službe 0 – 24 sata dnevno. Čuvarska odnosno mornarsko-čuvarska služba nije precizno definirana kao vrsta usluge u dodacima Pravilniku o razvrstavanju, već je istu moguće isključivo protumačiti posredstvom općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma. U praksi se ova vrsta usluge prvenstveno fokusira na aspekte sigurnosti plovidbe, odnosno primarne zaštite plovila od nastanka predvidljive štete (primjera radi, prodiranje vode u plovilo može dovesti do potonuća plovila, a što se sprječava dizanjem plovila na suho, tj. na kopno). Pritom je potrebno dodatno upozoriti kako tipična mornarsko-čuvarska služba podrazumijeva zaposlenike koncesionara koji su prvenstveno pomorske struke, i čija je osnovna svrha ispunjavanje svih preduvjeta u vezi sa sigurnošću plovidbe (a što je u praksi popraćeno i odgovarajućim osigurateljnim pokrićem).⁴¹⁹

Kako je ranije u radu već spomenuto u pogledu morskog veza (vidi *supra*, 4.3.2.), u praksi samo uvjetno ostaje sporno pitanje odgovara li marina za čuvanje plovila kao ostavoprimac u slučaju suhog veza, jednako kao što je sporno i kod morskog veza, kao i preuzima li uopće marina posjed nad plovilom u slučaju suhog veza. Naime, uređenjem ugovora o vezu kroz PZ jasno je da marina ne odgovara nužno kao ostavoprimac zato što više ne postoji razlog za neposrednu primjenu ugovora o ostavi prema ZOO-u, jer sada dolazi do primjene PZ-a. Dvojba po pitanju čuvanja i posjeda može biti ponovno uzrokovana jedino odredbama ugovora o vezu koje izričito navode da se preuzima usluga čuvanja ili da se preuzima posjed plovila, a što je u nekim slučajevima zbog nejasne ugovorne regulacije i dalje slučaj (vidi *supra*, 4.2.8.c). U pogledu rizika od štetnih događaja moguće je zaključiti da samo jedan rizik nije prisutan (potonuće)⁴²⁰, dok su svi drugi rizici prisutni i u slučaju suhog veza. Rizik požara je u bitnome jednak, a rizik krađe je možda i veći u odnosu na mala plovila koja

⁴¹⁹ Jović, Mudrić, *op. cit.* u bilj. 246, str. 242.

⁴²⁰ Opći uvjeti ugovora, King Harbour Marina, Redondo, SAD predviđaju i slučaj rizika potonuća plovila, a u tom slučaju je marina propisala svoje pravo, ne i obvezu, da uđe na plovilo vlasnika i poduzme radnju ispumpavanja radi sprječavanja potonuća uz pravo na naknadu troška u slučaju takvog djelovanja marine. „U slučaju potonuća broda ili opasnosti od potonuća ili opasnosti da će brod biti poplavljen (sve ove slučajeve Marina po svojoj odluci utvrđuje), Marina je ovlaštena, ali nije i obvezna, ispumpati vodu ili izvaditi iz vode brod ili ovlastiti druge da to učine. Korisnik broda i/ili vlasnik će biti dužni snositi trošak takvih usluga.“ Službene mrežne stranice Marina at Forty 1° North; https://www.41north.com/wp-content/uploads/2016/07/41N_MarinaRules.pdf (21. kolovoza 2019.).

se nalaze na njihovim prikolicama. Rizik od vremenskih uvjeta također postoji u vidu rušenja plovila s ležaljki (osobito jedrilice), ali i zadržavanja oborinskih voda, prevrtanja kod sušenja jedara i sl. Poseban vid rizika kod suhog veza je na strani marine, jer marina manipulira odlaskom i dolaskom plovila na suhi vez, dok je za radnje pristajanja (i odlaska) na morski vez u pravilu odgovorna osoba koja upravlja plovilom. Konačno, najveći rizik i najčešći uzrok šteta povezanih sa suhim vezom odnosi se na početnu (ili završnu) manipulaciju plovilom kroz primjenu dizalice, u uvjetima gdje plovilo zamjenjuje morski i suhi vez, tj. kada plovilo ne dolazi kopnenim putem na suhi vez.⁴²¹ Konačno, potrebno je spomenuti da pojam „vez“ kod suhog veza, iako nije jezično u skladu sa smislom suhog veza, jer ne postoji vezanje plovila, ipak ima logičan smisao jer se nadovezuje na cilj korisnika da trajnije ili privremeno smjesti plovilo bilo na morski bilo na suhi vez, pri čemu postoje ranije navedene zajedničke značajke za oba veza, a nerijetko marine i pružaju uslugu za obje vrste veza.

4.3.5. *Specifična obilježja ugovora o vezu*

U prethodnim točkama naznačene su razlike prema vrsti veza (morski i kopneni), a u ovom se poglavlju uvodno obrađuju određena specifična obilježja ugovora o vezu radi usporedbe u daljnjoj analizi kroz naredne dvije točke rada, prema ugovoru o nalogu i ugovoru o ostavi. Ugovor o vezu specifično je u primjeni obilježen: uobičajenim načinom sklapanja tog ugovora putem prihvata općih uvjeta uz sklapanje u pravilu tipskog obrasca ugovora o vezu; podjelom na stalni i tranzitni vez; uporabom veza na moru ili kopnu; samim „vezom“ kao specifičnim predmetom uporabe. ZIDPZ2019 je u čl. 673.j. dao određenje što je predmet ugovora o vezu, pri čemu u dijelu ugovora o stalnom vezu zakon prepušta dispozitivnom uređenju načine sklapanja tog ugovora. Predmet tog ugovora je ustupanje veza u moru ili na kopnu radi uporabe za jahtu ili brodicu, pri čemu je moguć i boravak osoba na tim plovilima.

U praksi se javljaju različiti nazivi za slične ugovore, primjerice ugovor o najmu veza, ugovor o korištenju veza, ugovor o najmu veza i čuvanju plovila, ugovor o godišnjem vezu, ugovor o stalnom vezu i sl.⁴²² Specifično obilježje ugovora o vezu je da se radi o tzv. tipskom

⁴²¹ Pavliček; Padovan; Pijaca, *op. cit.* u bilj. 248, str. 478.

⁴²² Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 259, str. 157.

ugovoru koji se ugovora jednako s različitim korisnicima vezova, premda to nije formalno propisano.⁴²³ Tipski ugovori ipak imaju posebno uređena određena ograničenja u ZOO-u, a koja, s druge strane, nisu primjenjiva na opće uvjete ugovora. ZOO u tom smjeru predviđa da će se nejasne odredbe ugovora tumačiti na teret strane koja je ugovor sastavila.⁴²⁴ ZOO pri tome koristi terminologiju „kad je ugovor prema unaprijed otisnutom sadržaju“, što se smatra tzv. tipskim ugovorom prema čl. 295. ZOO-a.⁴²⁵ Moguće je zaključiti da korištenje primarno bolje pregovaračke pozicije kroz nuđenje tzv. tipskog ugovora nije nužno prednost u tom ugovornom odnosu, jer ujedno podrazumijeva preuzimanje rizika tumačenja nejasnih odredbi protiv strane koja je ugovor sastavila. Kada je riječ o ugovorima o vezu, razumije se da su svi ugovori o vezu upravo tipski ugovori jer se radi o vrsti usluge koja se pruža velikom broju korisnika na jednak način.

Pravna priroda ugovora o vezu proizlazi iz činjenice da pružatelj usluge veza ima na raspolaganju vrlo velik broj u bitnome jednakih vezova koje daje na uporabu drugoj ugovornoj strani. U tom smislu nije ni moguće zaključiti da postoji mogućnost bavljenja djelatnošću luke nautičkog turizma pri čemu bi se različitim korisnicima nudili različiti ugovorni uvjeti i time sklapali pojedinačni različiti ugovori. Stoga je ujedno i opravdano zaključiti da je koncept općih uvjeta ugovora i tipskih ugovora objektivno uvjetovan i time se on nameće, gotovo kao nužno rješenje, u pravnom uređenju odnosa između luke nautičkog turizma i korisnika veza. Kao što je prethodno rečeno, bitne sastojke svakog ugovora o vezu čine mjesto za siguran vez koje se daje na uporabu, točno određena brodica ili jahta koja se smješta na vez, rok trajanja ugovora i naknada za vez.⁴²⁶

U vezi s naknadom za vez kao bitnim sastojkom ugovora o vezu postavlja se pitanje je li ta naknada, odnosno tražbina marine koju ima radi naplate te naknade pomorski privilegij⁴²⁷

⁴²³ Dodatno o obilježjima ugovora o vezu vidi i u: Baće, M., *Priroda ugovora o godišnjem vezu u marinama*, Pravo u gospodarstvu, vol. 57. br. 3, 2018., str. 497–519. (vidi *infra*, 4.3.6.).

⁴²⁴ Čl. 320. ZOO-a.

⁴²⁵ Pri tome neki autori smatraju da se čak ni kod formularnih ugovora ne smije pristupati tumačenju nejasnoća dogmatski, tj. da nejasnoća automatski pada na teret predlagatelja, već da je nužno rabiti i one metode za tumačenje po čl. 319. ZOO-a, a tek ako se ni tada ne može utvrditi prava volja stranaka, primijenit će se pravilo iz ovog članka, Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 511.

⁴²⁶ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 259, str. 159.

⁴²⁷ Više o pomorskom privilegiju vidi u radu Marin, J., *Privilegij na brodu – sigurnost i neizvjesnost u isto vrijeme*, u: Gliha, I. *et al.* (ur.), *Liber amicorum Nikola Gavella: građansko pravo u razvoju*, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, 2008., str. 369–409., koji daje i sljedeću definiciju pomorskog privilegija: „...privilegij na brodu može se definirati kao specifično zakonsko založno pravo radi osiguranja određenih tražbina nastalih u vezi s iskorištavanjem broda“, str. 371.

u skladu s odredbama PZ-a ili nije.⁴²⁸ ZIDPZ2019 je prvi put izrijekom potvrdio da je pomorski privilegij na brodu zakonsko založno pravo.⁴²⁹ Povodom gornjeg pitanja je li ova naknada pomorski privilegij ili ne svoj je stav zauzeo i Visoki trgovački sud RH u odluci Pž-263/15 od 26. siječnja 2015. godine, koju su kritički analizirale *Padovan* i *Tuhtan Grgić*,⁴³⁰ a s čime se u ovom radu u cijelosti slažemo.⁴³¹ Također, prema *Padovan*, naknade za servisiranje i održavanje jahte u marini treba podvesti pod PZ, čl. 953. st. 1. t. 8., tj. tražbine koje proizlaze iz opskrbe broda radi njegova održavanja ili iskorištavanja.^{432,433} Ujedno, po osnovi ugovora o nalogu do uređenja ovog pitanja u ZIDPZ2019 moguće je bilo razmotriti i dosege prava marine u svojstvu mogućeg nalogoprivca po osnovi čl. 777. ZOO-a koji omogućuje založno pravo na stvarima koje je „dobio“. Pritom je ovdje trebalo uzeti u obzir da marina nema posjed stvari već samim sklapanjem ugovora o vezu, ali bi ga mogla imati pod određenim uvjetima prestankom ugovora o vezu. Također, specifičnost ugovora o vezu je upravo sam „vez“. ⁴³⁴ Kod ugovora o stalnom vezu korisnik veza ne stječe pravo na uporabu konkretnog veza za vrijeme trajanja ugovora o vezu, pa je, kao što je opisano, zbog toga moguće da marina premjesti jahtu ili brodicu na drugi vez. Tako i čl. 673.j. st. 2. PZ-a uređuje da marina može premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez, što znači da se u svrhu ugovora vez ne individualizira. Štoviše, marina je ovlaštena za vrijeme dok jahta ili brodica nije na vezu dati vez na uporabu trećoj osobi.⁴³⁵ Ovakvo stajalište je potvrdila i sudska praksa, i to konkretno VTS u svojoj odluci Pž-8130/03 od 22. studenoga 2016. godine u kojoj je Sud potvrdio 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. Inače, siguran vez kao sastojak ugovora o vezu podrazumijeva adekvatnu lučku infrastrukturu i sidrene sustave izgrađene i

⁴²⁸ „Prema odredbama PZ-a, pomorski privilegiji su zakonska založna prava na brodu, budući da nastaju *ex lege*, nastankom potraživanja koje štite, tj. za njihov nastanak nije potreban akt publiciteta niti izjava volje vjerovnika. Kao i ostala zakonska založna prava, imaju stvarnopravni karakter, tj. prate stvar bez obzira na promjenu vlasništva, te daju vjerovniku pravo na namirenje prisilnom prodajom objekta privilegija“, Petrić, S., *Institut prava retencije u hrvatskom i usporednom pravu*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2004., str. 456.

⁴²⁹ Čl. 241. st. 1. PZ-a.

⁴³⁰ Padovan A. V.; Tuhtan Grgić, I., *Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code*, II *Diritto Marittimo*, vol. 119, br. 2, 2017., str. 366–399.

⁴³¹ *Ibid.*, str. 397.

⁴³² Padovan, A. V., *Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine*, u: Čorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), *Zbornik radova 2. međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, Intranslaw 2017.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, str. 384.

⁴³³ Više o privremenim mjerama zaustavljanja broda vidi: Marin, J., *Privremene mjere zaustavljanja broda*, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2003.

⁴³⁴ Više o vezu vidi Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 175, str. 142.

⁴³⁵ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 25, str. 373.

opremljene sukladno pravilima struke i svim pozitivnim propisima.⁴³⁶ 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.⁴³⁷

Iznimke od dugotrajnog odnosa jesu tzv. tranzitni vezovi, usluge dizalice za osobe koje nisu korisnici vezova i druge jednokratne usluge. Naime, vlasnici i korisnici plovila u pravilu trebaju i dopunske usluge za svoja plovila, koje koriste izvan mjesta gdje se nalaze njihovi stalni vezovi. Takve usluge nerijetko pružaju upravo luke nautičkog turizma. Primjeri takvih usluga su ponajprije usluga podizanja ili spuštanja plovila s kopna u more te usluga servisiranja (ili popravka) plovila u luci nautičkog turizma. Za takve se prateće usluge nužno koristi opcija tranzitnog veza, neovisno o tome što je ta vrsta veza predviđena za plovila koja se inače zbog svog krstarenja samo u kraćem periodu zadržavaju u pojedinoj luci nautičkog turizma.⁴³⁸ Tranzitni broj plovila odnosi se na plovila koja su dolaskom u luku zabilježila svoj dolazak, tako da se pojedino plovilo može računati i više puta u slučaju plovidbe uzduž jadranske obale, dok se pod pojmom stalni vez podrazumijevaju plovila koja su tijekom godine privezana u jednoj luci nautičkog turizma; međutim, ako tijekom godine plovilo isplovi te se prijavi u drugoj luci nautičkog turizma, registrirano je kao plovilo u tranzitu.⁴³⁹ Za ugovor o tranzitnom ili dnevnom vezu karakteristično je da korisnik veza zadržava puni nadzor nad plovilom na vezu te ono ni u kojem trenutku ne prelazi pod nadzor marine (više o pravnom aspektu tranzitnog veza vidi *supra*, 4.3.2.). S druge strane, stalni vez u pravilu uključuje zahtjevnije i brojnije obveze i predstavlja trajniji i puno složeniji odnos.⁴⁴⁰

Prema *Padovan i Skorupan Wolff*, postoje tri modela ugovora o vezu: a) ugovor o najmu veza, b) ugovor o najmu veza i nadzora plovila i c) ugovor o najmu veza i nadzora i čuvanja plovila.⁴⁴¹ Jedna je od specifičnosti 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, u skladu s važećim propisima. Drugačije je kod ugovora o ostavi (vidi *infra*, 4.3.4.). Obveza čuvanja stvari je

⁴³⁶ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 62.

⁴³⁷ *Ibid.*, str. 64.

⁴³⁸ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 25, str. 339.

⁴³⁹ Mohović, Đ.; Barić, M.; Itković, H., *Prijedlog unaprjeđenju sigurnosti plovidbe plovila nautičkog turizma*, Pomorstvo, vol. 27, br. 1, 2013., str. 119.

⁴⁴⁰ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 25, str. 335.

⁴⁴¹ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 259, str. 162.

temeljna obveza ostavoprimca i dominira ugovorom o ostavi, jer se njezinim ispunjenjem ostvaruje i gospodarski cilj (*causa*) ovog ugovora.⁴⁴²

4.3.6. Zajednička obilježja i razlike između ugovora o vezu i ugovora o ostavi

U praksi se kao sporno pokazuje pitanje odgovara li marina za čuvanje plovila jednako kao ostavoprimac, te u tom smislu nema jedinstvenog stava ni oko toga preuzima li uopće marina posjed nad plovilom za vrijeme ugovora o stalnom vezu.⁴⁴³ Naime, plovilo koje je predmet ugovora izloženo je raznim hidrometeorološkim uvjetima i utjecajima te pomorskim rizicima, područje marine kao luke je u statusu pomorskog dobra, pa je stoga njezino područje otvoreno za javni pristup; nadalje, čak i ako je ugovoren nadzor i/ili čuvanje plovila, marina u praksi nikad nema isključivu kontrolu nad plovilom na koje u svakom trenutku može pristupiti njegov vlasnik odnosno korisnik ili osobe koje on ovlasti itd.⁴⁴⁴ Stoga je za marinu praktički nemoguće ispunjavati obvezu čuvanja po strogim pravilima odgovornosti ostavoprimca.⁴⁴⁵ Čuvanje tuđe stvari javlja se i kod drugih ugovora (npr. zakupa, najma, posudbe i sl.), ali kod njih ono nije glavna svrha radi koje je ugovor sklopljen, no odgovorni su i za neispunjenje te svoje sporedne obveze.⁴⁴⁶ U načelu ostavoprimac odlučuje sam gdje će i kako čuvati stvari predane mu na čuvanje. I u tom slučaju on nema pravo rabiti stvar i ne može je drugome dati na čuvanje. Ako su pak mjesto i način čuvanja ugovoreni, ostavoprimac ih može promijeniti samo ako to zahtijevaju promijenjene okolnosti i tada ne odgovara za slučajnu propast ili slučajno oštećenje stvari, već samo za naknadu štete što je na stvari nastala zbog nužnih

⁴⁴² Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 72.

⁴⁴³ Trgovački sud u Rijeci je u odluci P-2574/14 od 5. travnja 2019. godine zaključio da ugovor o vezu u vrijeme štetnog događaja (2012. godine) nije bio uređen ni PZ-om ni ZOO-om, te je na odgovarajući način glede odgovornosti valjalo primijeniti, osim ugovornih, i odredbe najbližijeg zakonski uređenog ugovora. Najbližiji ugovoru o vezu je ugovor o uskladištenju iz odredbe čl. 744. st. 1. ZOO-a. Propisano je da se ugovorom o skladištenju obvezuje skladištar da primi i čuva određenu robu i da poduzima potrebne ili ugovorene mjere radi njezina očuvanja u određenom stanju, te da je preda na zahtjev ostavodavca ili druge ovlaštene osobe, a ostavodavac se obvezuje da mu za to plati određenu naknadu. Općom odredbom ugovora o ostavi iz čl. 725. ZOO-a propisano je da se ugovorom o ostavi obvezuje ostavoprimac da primi stvar od ostavodavca, da je čuva i da je vrati kada je ovaj bude zatražio. Sličnost s ugovorom o vezu je ta što se marina posebno na suhom vezu obvezuje primiti plovilo i čuvati ga, a razlika je što marina na poziv nije dužna vratiti plovilo jer je korisnik veza ovlašten samostalno ga preuzeti.

⁴⁴⁴ Analiza u okviru projekta DELICROMAR između ostalog upućuje na to da se čuvanje u kontekstu ugovora o vezu ne može poistovjetiti s ostavom zbog specifičnih okolnosti u kojima se ugovor ispunjava.

⁴⁴⁵ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 259, str. 156.

⁴⁴⁶ Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 1121.

promjena ugovorenih obveza glede mjesta i načina čuvanja.⁴⁴⁷ I kod ugovora o vezu u pravilu stranke ugovaraju da luka nautičkog turizma određuje mjesto veza koje daje korisniku veza te da se taj vez može dati i trećim osobama na korištenje za vrijeme kada plovilo korisnika veza nije na tom vezu. Kod ostave strane će rijetko ugovoriti isključenje odgovornosti ostavoprimca za nastalu štetu na stvari, te odgovornost ostavoprimca prema načelu krivnje nije upitna. Mogući problem može nastati glede nastanka štete na stvarima ako stvari propadnu ili se oštete bez njegove krivnje, odnosno bez obzira na njegovo ponašanje.⁴⁴⁸ Kako je vidljivo iz analiziranih odredbi općih uvjeta ugovora o vezu koje luke nautičkog turizma sklapaju s korisnicima veza, u pravilu se ugovaraju odredbe o ograničenjima i isključenjima odgovornosti luka nautičkog turizma za štetu do koje bi moglo doći tijekom trajanja tog ugovora.

Zajedničko obilježje ugovora o vezu i ugovora o ostavi svakako je činjenica da je predmet tog ugovora pokretnina koja se ostavlja na području jedne ugovorne strane – marine. Već sama analiza toga postoji li posjed marine na toj pokretnini (plovilu) može upozoriti na to da ugovor o vezu ima i bitnu razliku u odnosu na ugovor o ostavi. Posjed stvari kod ugovora o vezu ostaje i dalje na strani korisnika veza u svim slučajevima gdje pristup na samo plovilo, otključavanje plovila te stavljanje u pogon plovila ima korisnik plovila bez ikakvih ograničenja od strane marine. Pravo pristupa na plovilo djelatnici marine imaju iznimno samo u slučaju sprječavanja štete, primjerice u slučaju poplave ili požara na plovilu, a čak i tada ne u unutrašnjost plovila. Navedeno ograničeno pravo pristupa na brod od strane djelatnika marine postoji i u slučaju kada je korisnik veza predao marini ključeve na čuvanje, s obzirom na to da ta predaja ključeva ne znači i da je korisnik veza dozvolio djelatnicima marine da mu mogu u bilo koje doba i iz bilo kojih razloga pristupati na plovilo. Pristup plovilu od strane korisnika veza, najčešće vlasnika plovila, bez prijavljivanja marini neće se smatrati kršenjem ugovora, niti može biti razlog za raskid ugovora o vezu, što također ukazuje na to da korisnik veza ima posjed nad svojim plovilom. Naime, iz primjera ugovora o vezu koji su analizirani pod točkom 4.2.7. ovog rada vidljivo je da marine ne predviđaju da bi neprijavlivanje marini dolaska neke osobe na plovilo predstavljalo povredu zbog koje bi se ugovor mogao raskinuti. Kod ugovora o ostavi ostavodavac za razliku od korisnika veza nema pravo isključivo posjedovati stvar koju je dao u posjed ostavodavcu, a osobito nema pravo koristiti stvar koju je dao u ostavu dok se

⁴⁴⁷ *Ibid.*, str. 1122.

⁴⁴⁸ *Ibid.*, str. 1124.

ona nalazi u statusu ostave.⁴⁴⁹ Prije svega zato jer pristup prostorima ostave nije javan niti je moguće objektivno korištenje tih stvari u ostavi.⁴⁵⁰ Napominjemo da se pojmovi čuvanja⁴⁵¹ i nadziranja plovila u marini različito shvaćaju i interpretiraju te je u vezi ovih pitanja najviše nesuglasica u sudskoj i poslovnoj praksi.⁴⁵² Određene pravne dvojbe kod primjene ovih dvaju instituta izazvalo je nestručno korištenje termina „čuvanje“ u općim uvjetima ugovora većine naših marina, što se s vremenom prepoznalo kao termin koji ima svoje formalno zakonsko značenje i može se tumačiti kao ugovor o ostavi, te je upravo zbog toga taj pojam zamijenjen u općim uvjetima ugovora marina u termin „nadzirati“ ili u drugačije uređenje koje je usmjereno k tomu da je marina dala vez na korištenje, a nije preuzela plovilo ni na čuvanje ni u bilo koji drugi oblik posjeda. Primjerice, u analiziranim odredbama Općih uvjeta marine Vrsar (vidi *supra*, 4.2.8.) izrijekom je u članku 1. marina na sebe preuzela obvezu „...preuzeti na vez i čuvanje sljedeći plovni objekt...“, dok se nadalje u članku 2. istih uvjeta ne spominje „čuvanje“ nego „nadzor“. Slična je situacija i u ostalim analiziranim općim uvjetima, gdje se ne definira ni što podrazumijeva „čuvanje“ ni „nadzor“ ako se oni ugovaraju. Teoretski i praktično moguće su dvije situacije:

⁴⁴⁹ U svojoj odluci Pž-3590/05 od 20. lipnja 2007. godine Visoki trgovački sud RH zauzeo je stav da se može koristiti plovilo koje je dano u vez: „Nakon provedenog dokaznog postupka, prvostupanjski sud je utvrdio sljedeće nesporne činjenice: tužiteljevu brodicu tuženik je tijekom ljeta 1993. koristio 170 sati dok je bila kod njega na čuvanju, tu je brodicu zbog ratnih operacija evakuirao i tužitelj ju osobno preuzeo krajem 1993. godine, tuženik je o svom trošku servisirao motor i podvodni dio trupa premazao bojom, tuženik mu je ponudio besplatno korištenje veza za iduću godinu na što tužitelj nije pristao smatrajući kako je pretrpio znatno veću štetu, tužitelj nije bio registriran za iznajmljivanje brodice, niti se bavio takvom djelatnošću...Ovaj sud je suglasan i sa zaključkom prvostupanjskog suda o nepostojanju uvjeta za ostvarenje naknade na ime upotrebe tuđe stvari (čl. 219. st. 1. ZOO-a). Tužitelj nije dokazao tuženikovo neovlašteno korištenje njegove brodice za stjecanje vlastite koristi, posljedično tomu niti tuženikovu korist i njenu visinu.“

⁴⁵⁰ Vidi čl. 725. st. 1. ZOO-a: „Ugovorom o ostavi obvezuje se ostavoprimalac da primi stvar od ostavodavca, da je čuva i da je vrati kad je ovaj bude zatražio.“

⁴⁵¹ Općinski sud u Opatiji je u odluci P-524/07 od 27. studenoga 2012. godine zaključio da se tuženik temeljem zaključenog ugovora obvezao naknaditi štetu vlasniku plovila koja je nastala na plovilu i njegovoj opremi uredno prijavljenoj za vrijeme čuvanja plovila, a za koje bi tuženik odgovarao prema zakonskim propisima. Ugovor o korištenju veza obuhvaća tuženikovu obvezu čuvanja plovila i postupanje na način kojim bi postupao dobar privrednik sukladno odredbi čl. 714. st. 1. ZOO-a. Za vrijeme čuvanja plovila došlo je do štete jer je tuženik postupao krajnje nepažljivo, te je temeljem članka 266. st. 2. ZOO-a dužan naknaditi štetu nastalu zbog povrede ugovora. Do navedenog zaključka je sud došao cijeneći nalaz vještaka Ožanića koji je izrijekom potvrdio da tuženik nije imao propisno osiguran sustav zaštite od požara, cijeneći nedvojbenu činjenicu da na području cijele marine nema hidranata, a da se spominju samo dva vatrogasna aparata koja su bila na raspolaganju, kao i činjenicu da je požar po vještacima nastao oko 4,30 ujutro, a primijećen je tek nakon pola sata, to ovaj sud smatra utvrđenim da nije bilo adekvatne zaštite od požara u marini Rovinj u vrijeme štetnog događaja. Organiziran sustav zaštite znači u najmanjoj mjeri svakodnevnu brigu o zaštiti od požara, obuku za djelatnike marine, dostatnu opremu za zaštitu, kontrolu ispravnosti opreme za zaštitu od požara, adekvatna sredstva za gašenje raspoređena prema mogućim opterećenjima pojedinih zona (hidranti, kolica za vuču sa rezervoarom pjene, kolica s motornom pumpom u slučaju nestanka vode, aparati za gašenje na prah itd.), sve prema važećim propisima o zaštiti od požara i sukladno tome Pravilniku o zaštiti od požara A. marine R. kojeg je tuženik bio u obvezi donijeti i istog se pridržavati.

⁴⁵² Petrinović *et al.*, *op. cit.* u bilj. 143, str. 188.

- a) Korisnik veza može ugovoriti najam veza s marinom, a čuvanje plovila na vezu s posebnom (drugom) pravnom ili fizičkom osobom koja nije povezana s marinom kao trgovačkim društvom.
- b) Korisnik veza može s lukom nautičkog turizma ugovoriti najam veza i čuvanje plovila na vezu. Ovdje pripada i slučaj kada se čuvanje plovila ugovara s pravnom osobom povezanom s marinom kao trgovačkim društvom.⁴⁵³

Povezano s pitanjem naknade štete, potrebno je spomenuti sudsku praksu Vrhovnog suda RH, Rev-244/2013 od 17. travnja 2013. godine, u kojoj je predmet spora bio zahtjev tužitelja (vlasnika jahte) da mu prvotuženik (osiguratelj drugotuženika) i drugotuženik (marina) naknade štetu nastalu zbog toga što je njegova jahta ukradena s veza u marini, a u toj praksi sud zauzima stav da se na ugovor o vezu primjenjuju odredbe o ugovoru o ostavi. U tom je slučaju Vrhovni sud RH prihvatio ocjenu nižestupanjjskih sudova da tuženici nisu odgovorni tužitelju za naknadu štete koja je tužitelju nastala zbog toga što je plovilo tužitelja nestalo (ukradeno) iz marine. Naime, s obzirom na to da je tužitelj propustio predati navigacijsku dozvolu na recepciji marine kada je posljednji put odlazio iz marine i ostavljao plovilo te isto tako nije predao ključeve na recepciji marine, a jedan primjerak ključeva ostavio je na plovilu, proizlazi da tom prilikom plovilo tužitelja nije ni bilo predano na čuvanje marini, a u skladu s ugovornim odredbama (čl. 4. t. 2. i čl. 7. t. 3. i 4. Ugovora). Stoga nema obveze drugotuženika naknaditi štetu tužitelju, jer je drugotuženik obvezan naknaditi štetu za vrijeme čuvanja plovila, ali tek s predajom plovila na čuvanje od strane vlasnika, s time da se plovilo smatra predanim na čuvanje s predajom navigacijske dozvole i ključeva plovila, a što u konkretnom slučaju nije ostvareno (čl. 4. t. 1. i 2. Ugovora).⁴⁵⁴

Međutim, protivno tomu je Vrhovni sud RH odlučio u odluci Rev 756/11- 2 od 30. listopada 2013. godine, gdje je prihvatio reviziju tužitelja, preinačio presudu županijskog suda te potvrdio presudu općinskog suda po kojoj je luka nautičkog turizma dužna isplatiti štetu zbog neispunjenja jedne od temeljnih obveza iz ugovora o vezu (koji VSRH kategorizira kao ugovor o ostavi) – vraćanje plovila osobi s kojom je sklopljen ugovor o vezu. Kako je plovilo iz luke otuđeno od strane neovlaštene osobe (i otplovilo u nepoznatom smjeru), luka nautičkog

⁴⁵³ Skorupan Wolff V; Padovan, *op. cit.* u bilj. 25, str. 328–329.

⁴⁵⁴ 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, vol. 56, br. 171, 2017., str. 219–220.

turizma primorana je tužitelju (ostavodavcu) nadoknaditi štetu (kupoprodajna cijena plovila te cijena ugovorne obveze za plaćanje veza za razdoblje koje nije konzumirano zbog otuđenja plovila). Navedena logika svakako ima smisla ako se osnovna obveza ovlaštenika koncesije luke nautičkog turizma promatra iz konteksta osnovnih obveza ostavoprimca po pitanju čuvanja stvari, pri čemu ZOO kao standard nameće pažnju dobrog gospodarstvenika,⁴⁵⁵ a što predstavlja individualiziranu opću obvezu svakog sudionika u obveznom odnosu da postupa s pažnjom dobrog gospodarstvenika.^{456,457}

Visoki trgovački sud RH je u svojoj odluci Pž-6141/2019-2 od 30. studenog 2021. godine potvrdio prvostupanjsku presudu Trgovačkog suda u Rijeci, P-2171/2014-74 od 19. lipnja 2019. godine, te je zauzeo stav da se ugovor o vezu dovodi u vezu s ugovorom o ostavi, te dalje navodi da je odredbom čl. 725. st. 1. ZOO-a propisano da se ostavoprimac obvezuje da primi stvar od ostavodavca, da je čuva i da je vrati kad je ovaj bude zatražio. Ostavoprimac je dužan čuvati stvar kao svoju vlastitu, a ako je ostava uz naknadu kao dobar gospodarstvenik odnosno kao dobar domaćin (čl. 727. st. 1. u vezi s čl. 10. st. 1. ZOO-a), dakle s pojačanom pozornošću. Važno je da se na ugovor o vezu ne primjenjuju odredbe ugovora o čuvanju pa se, na temelju toga, u slučaju neurednog ispunjenja ugovora o vezu u marini ne mogu suprotstaviti prigovori iz odvojeno ugovorenog čuvanja plovila s drugom osobom. Isto vrijedi i u odnosu na neuredno ispunjenje ugovora o čuvanju plovila.⁴⁵⁸ Konačno, može se zaključiti da je pravni institut ostave u ZOO-u bitno stariji od djelatnosti marina (preuzet iz Općeg građanskog zakonika) i da je namijenjen širokoj primjeni u različite svrhe, pri čemu odnos iz ugovora o vezu treba sagledavati kao *sui generis* samostalan odnos, koji se ne može tumačiti kroz institut ostave koji je najčešće akcesornog karaktera uz neki temeljni odnos, npr. ostava prtljage u hotelima. Navedeno i iz razloga jer je posljednjim izmjenama PZ-a iz 2019. godine ovaj ugovorni odnos imenovan kao poseban ugovor i to neovisno o ugovoru o ostavi, iz čega se vidi da je riječ o neovisnom i samostalnom odnosu.

4.3.7. Zajednička obilježja i razlike ugovora o vezu i ugovora o nalogu

⁴⁵⁵ Čl. 727. st. 1. ZOO-a.

⁴⁵⁶ Čl. 10. st. 1. ZOO-a.

⁴⁵⁷ Jović; Mudrić, *op. cit.* u bilj. 246, str. 244.

⁴⁵⁸ *Ibid.*

Ugovor o vezu nužno sadrži elemente ugovora o nalogu⁴⁵⁹ kroz određene obveze marine koje marina preuzima po nalogu korisnika veza. Kod ugovora o vezu osnovni je nalog korisnika veza da marina pruži vez na uporabu. Ako je ugovorena i usluga nadzora plovila na vezu, tada će se nalog korisnika veza odnositi i na nalog za pružanje usluge nadzora plovila, u skladu s ugovorenim uvjetima za pružanje usluge nadzora plovila. ZIDPZ2019 u čl. 673.j upućuje na ugovorno uređenje te usluge, pri čemu se člankom 673.n uređuju okviri te usluge. Posebno je pitanje što sve treba biti cilj i predmet nadzora marine. Nije dvojbeno da je osnovni cilj nadzora marine (ako je ugovoren) utvrditi jesu li plovila tehnički ispravno vezana u odnosu na vremenske uvjete. Marina je dužna omogućiti siguran vez⁴⁶⁰, a nadzor sigurnosti vezova ne proizlazi iz pojedinačnog naloga, već se radi o osnovnom opisu djelatnosti pružanja usluge veza. S druge strane, marina može kroz opće uvjete ugovora predvidjeti da daje nalog korisniku veza da pravilno veže svoje plovilo kako ne bi ugrozio svoju sigurnost i sigurnost trećih, da koristi sredstva zaštite plovila (bokobrani), da poštuje lučki red koji obuhvaća cjelokupno ponašanje u marini i upravljanje plovilom. Time marina može razraditi obveze korisnika veza iz čl. 673.o ZIDPZ2019.

Člankom 673.o uređene su obveze korisnika veza u smislu uporabe veza u skladu s ugovorom, što upućuje na to da će nalozi marine prema korisniku biti uređeni u okviru ugovora. Održavanje plovila je uređeno člankom 673.n, kojim se uređuje obveza korisnika veza na održavanje plovila ispravnim. Moguće je i detaljnije ugovorno u smislu naloga urediti da dodatne naloge marina može izdavati korisnicima veza u smislu održavanja plovila. Jednako se tako i drugi nalozi, kao npr. čišćenje plovila, opskrba gorivom, videosnimanje plovila, oglašavanje prodaje plovila i dr., koje je moguće ugovoriti unutar ugovora o vezu, mogu smatrati dobrovoljnim za svaku ugovornu stranu i nisu nužan dio ugovora o vezu. U tom su smislu obje strane ugovora o vezu ujedno nalogodavatelji temeljem zakonskog uređenja, a to mogu biti dodatno i kroz ugovorno uređenje. Ipak, nalozi koje upućuje marina prema korisniku veza bit će usmjereni na izvršavanje obveza korisnika veza i zbog toga neće biti obuhvaćeni

⁴⁵⁹ Vidi čl. 763. ZOO-a: „Ugovorom o nalogu obvezuje se i ovlašćuje nalogoprimac poduzimati za račun nalogodavca određene poslove.“

⁴⁶⁰ Glavna je obveza marine da ustupi na uporabu siguran vez za određenu jahtu ili brodicu, pa ona odgovara za štetu koja nastane kao posljedica neispunjenja te obveze. Padovan; Skorupan Wolff, *Učinak potomuća plovila na vezu na pravni odnos između stranaka ugovora o vezu i čuvanju plovila*, loc. cit.

obvezom marine na naknadu za ispunjenje naloga, kako to npr. predviđa čl. 763. st. 2. ZOO-a, jer tako ne proizlazi iz prirode ovog odnosa.

Ugovor o vezu u odnosu na naloge koji nisu nužni u ostvarenju ugovora o vezu ima dodatnu specifičnost da se takvi nalozi u pravilu ugovaraju prema potrebama nakon sklapanja samog ugovora o vezu, npr. da marina napravi uslugu punjenja akumulatora plovila ili prijevoz plovila do dizalice i sl. U skladu s navedenim je sada i uređenje PZ-a u pogledu ugovora o vezu gdje je izrijeком predviđeno da usluga nadzora plovila nije nužno uključena u ugovor o vezu,⁴⁶¹ te da ova usluga mora biti izrijeком ugovorena; nadalje je dodatno regulirano i što konkretno taj nadzor obuhvaća, pri čemu je napravljena jasna distinkcija između „vanjskog“ i „unutarnjeg“ pregleda jahte ili brodice.⁴⁶²

4.3.8. Ugovor o vezu kao tzv. tipski ugovor

Koncept ugovaranja odnosa primjenom općih uvjeta ugovora za neke je djelatnosti pravilo i pri tome je zamjetan vrlo velik broj konceptijskih sličnosti u tim uređenjima, neovisno o tome što je riječ o neusporedivo različitim uslugama koje se prodaju. Tipski ugovori su prema čl. 295. ZOO-a formularni (standardizirani), a njima je unaprijed izrađen model (nepromjenjivi dio sadržaja) ugovora koji predstavlja ponudu svim potencijalnim suugovarateljima. U takav pripremljeni tekst ugovora o vezu tada se unose konkretni podaci o drugoj ugovornoj strani, trajanju ugovora, plovilu za koje se vez daje na uporabu i drugi podaci vezani za korisnika veza i samo plovilo. U pravilu je kod tipskih ugovora isključena mogućnost pregovaranja i mijenjanja sadržaja ugovora – sklapaju se pristupanjem jedne strane (adhezijski). Tipski ugovor ne mora biti adhezijski i obrnuto. Takvim ugovorom se poziva na primjenu općih uvjeta ugovora ili su oni već sadržani u njemu. Kod ugovora o vezu, zbog opsežnosti odredbi koje se predviđaju općim uvjetima ugovora, marine se u svojim tipskim ugovorima pozivaju na svoje opće uvjete ugovora koji time čine sastavni dio ugovora. Opći uvjeti ugovora se u pravilu objavljuju na mrežnim stranicama marina, kako je to slučaj kod marina koje se analiziraju u ovome radu. Uz to, opći uvjeti ugovora u pravilu se ugovaraju izvan samog teksta ugovora

⁴⁶¹ Čl. 673.j PZ-a.

⁴⁶² Čl. 206. ZIDPZ2019 i to odredba čl. 673.n PZ-a.

kako bi trgovac omogućio sebi lakšu izmjenu tih odredbi s važenjem u odnosu na svoje korisnike ili kupce. Na taj način i marine omogućuju sebi izmjenu općih uvjeta ugovora, koje tada objavljuju ili čine dostupnim korisnicima vezova kod sklapanja ili obnove ugovora, a da ujedno ne mijenjaju same tipske ugovore koji su u trenutku izmjene općih uvjeta u tijeku.

Smatramo da su prednosti adhezijskog ugovaranja za marine kao trgovca: brza i učinkovita distribucija usluga (i roba), sniženje cijene roba i usluga, unifikacija rizika od mogućih sporova, veća konkurentnost na tržištu i smanjenje troškova poslovanja. S druge strane, smatramo da su nedostaci adhezijskog ugovaranja za marine kao trgovca: u pravilu se odnose na pristupnika ugovoru (posebno ako je potrošač), potrošač može samo birati između različitih ponuđenih ugovora raznih ponuđača, ne može određivati sadržaj ugovora – ekonomski i pravno je inferioran, u pravilu će pristupnik sklopiti ugovor ne upoznavši se sa sadržajem i ne razumijevajući sadržaj ugovora, takav ugovor nije odraz slobodno izražene suglasnosti volja ravnopravnih stranaka.

Prije svega, ovaj se tip ugovaranja, prema kriteriju isporuke dobara, podjednako primjenjuje kod pružanja usluga kao i kod prodaje roba, ali se razlike pojavljuju kod sklapanja osnovnog ugovora. Prodaja robe je u pravilu jednokratni proces, pri čemu se ona obavlja u kraćem roku i smatra se dovršenom već isporukom pojedine robe. U tom smislu razlike se pojavljuju u odnosu na način ugovaranja osnovnog ugovora. Kod prodaje robe kupac će u pravilu u formi narudžbe ili zahtjeva ili čak samo prihvata ponude prodavatelja ugovoriti kupnju robe, na temelju općih uvjeta ugovora prodavatelja. Primjeri su takvog odnosa prodaja vozila, namještaja, građevinskog materijala, hrane na veliko i dr. Kod pružanja usluga korisniku se u pravilu nudi forma ugovora, prema principu „uzmi ili ostavi“. Razlog za takav pristup trebao bi biti upućivanje na osobna svojstva i na strani onoga koji pruža, a osobito onoga koji prima uslugu. Ovdje se može zaključiti da se kod usluga nužno pojavljuje aspekt subjektivnog karaktera tog odnosa, koji se ne može uvijek definirati kroz npr. „specifikaciju robe“ kao kod prodaje robe, te se stoga oblik ugovaranja putem fiktivnog ugovora kao stvarnog akta prepoznaje kao primjereniji. To nužno ne znači da je objektivno time postignut veći stupanj pravne sigurnosti u tom ugovornom odnosu, već se to isključivo odnosi na aspekt doslovne primjerenosti u odnosu prema primatelju usluge. Stoga će se u ovu svrhu usporedba usmjeriti na opće uvjete ugovora samo kod isporuke drugih usluga, ne i kod isporuke roba. Poznati su višestruki primjeri uobičajenog korištenja općih uvjeta ugovora kod pružanja usluga. U svrhu ovog rada usporedba će se provesti na pet u pravilu tipičnih primjera. To su:

- teleoperateri (npr. Opći uvjeti za fiksne usluge Hrvatskog Telekom d.d.⁴⁶³)
- osiguravajuća društva (npr. Opći uvjeti dopunskog zdravstvenog osiguranja Croatia osiguranja d.d.⁴⁶⁴)
- komunalne usluge (npr. Opći uvjeti isporuke komunalne usluge parkiranja na uređenim javnim površinama i u javnim garažama na području grada Rijeke⁴⁶⁵)
- prijevoznicke usluge (npr. Opći uvjeti prijevoza Čazmatrans Nova d.o.o.⁴⁶⁶)
- usluge smještaja (npr. hoteli; Opći uvjeti rezervacije Lošinj Hotels & Villas by Jadranka hoteli d.o.o.⁴⁶⁷).

Svaka od ovih usluga očekivano ima svoje specifičnosti s pravnog aspekta forme i sadržaja ugovaranja, što nije predmet ove analize, već će se u odnosu na sve njih ovdje istaknuti specifičnosti koje se odnose na razlike u odnosu na ugovaranje usluge korištenja veza. Zajednički ugovorni element, koji određuje korisnik, a ne pružatelj usluge, u svim odnosima jesu rokovi važenja takvih ugovora. U pravilu sam korisnik veza određuje rok trajanja usluge korištenja veza, u skladu sa svojim potrebama, a s obzirom na to da pružatelj usluge ne može prisiliti korisnika veza na korištenje usluge ako je korisniku veza prestala za tim potreba te je korisnik veza više ne želi koristiti, odnosno ne želi dalje biti u ugovornom odnosu. Međutim, nadalje će se analizirati elementi koji s pravnog aspekta razlikuju korisnika veza od ostalih korisnika u naznačenim ugovorima.

a) Aspekt količine pružene usluge u ugovorenom periodu

Načelno, iz općih uvjeta ugovora pružatelja drugih usluga kako se iznad navode, vidljivo je da i pružatelji drugih usluga prepuštaju svojim korisnicima određenja roka, prema njihovim potrebama – ali se kod drugih usluga unutar tog roka u pravilu obračunava količina isporučene usluge. Primjer za obračun količine usluga jesu nedvojbeno teleoperateri, komunalne usluge i prijevoznicke usluge, a s određenim varijacijama i usluga osiguranja, gdje

⁴⁶³ Službene mrežne stranice Hrvatskog telekoma d.d., rubrika Opći uvjeti i pravila; <https://www.hrvatskitelekom.hr/pravne-napomene/uvjeti-koristenja> (13. svibnja 2020.).

⁴⁶⁴ Službene mrežne stranice Croatia osiguranja d.d.; https://crosig.hr/media/op%C4%87i_uvjeti_dopunskog_zdravstvenog_osiguranja.pdf (13. svibnja 2020.).

⁴⁶⁵ Službene mrežne stranice grada Rijeke; <https://sn.rijeka.hr/2019/05/opci-uvjeti-ispоруke-komunalne-usluge-parkiranja-na-uređenim-javnim-povrsinama-i-u-javnim-garazama-na-podrucju-grada-rijeke/> (13. svibnja 2020.).

⁴⁶⁶ Službene mrežne stranice Čazmatrans nova d.o.o., <https://cazmatrans.hr/documents/opci-uvjeti-prijevoza-20180716.pdf> (13. svibnja 2020.).

⁴⁶⁷ Službene mrežne stranice Lošinj Hotels & Villas by Jadranka hoteli d.o.o.; <https://www.losinj-hotels.com/hr/opci-uvjeti-rezervacije/> (13. svibnja 2020.).

se mora obračunati je li i koliko štetnih događaja obrađeno tijekom ugovora, što nužno utječe na visinu premije. Konkretno, uvidom u Opće uvjete za fiksne usluge Hrvatskog Telekom d.d. vidljivo je da je u odredbi čl. 7. st. 4. definirano: „cijena pojedinog poziva za krajnjeg korisnika usluga izražena je po minuti uz naznaku primijenjene obračunske jedinice i naknade za uspostavu poziva ili minimalnog trajanja poziva ako se primjenjuju“⁴⁶⁸. Jednako tako, obračun po satu predviđen je i odredbom čl. 12. st. 1. Općih uvjeta isporuke komunalne usluge parkiranja na uređenim javnim površinama i u javnim garažama na području grada Rijeke koja propisuje: „Za korištenje javnog parkirališta može se koristiti satna parkirna karta (u daljnjem tekstu: satna karta)“⁴⁶⁹. Primjer obračuna količine usluga možemo vidjeti i u odredbi koja predviđa da „Obveza Osiguratelja postoji za osigurane slučajeve koji su nastali i završili unutar razdoblja osigurateljnog pokrića, kao i za slučajeve koji traju više od jednog dana (bolničko liječenje, fizikalna terapija i slično) ako su započeli unutar razdoblja osigurateljnog pokrića.“⁴⁷⁰ Također, i kod usluge hotelskog smještaja obračunat će se količina svih dodatnih usluga koje su pružene tijekom smještaja. Navedeno je vidljivo iz odredbe Općih uvjeta rezervacije Lošinj Hotels & Villas by Jadranka hoteli d.o.o. pod naslovom Cijena usluge koja između ostalog propisuje: „Sve vrste posebnih usluga koje nisu uključene u cijenu gost sam plaća i dužan ih je naručiti prilikom izvršenja rezervacije ili na upit na licu mjesta“⁴⁷¹. Kod ugovora o vezu ne postoji potreba da se unutar trajanja ugovora obračunava „količina“ isporučene konkretne usluge. Ovaj aspekt pravne prirode ugovora o vezu naglašava odnos „najma veza“ kao bitan u odnosu na odnos „pružanja usluge čuvanja“ plovila. Naime, luka nautičkog turizma ne obračunava koju je količinu svoje usluge davanja na uporabu veza tijekom ugovorenog perioda pružila. Podrazumijeva se da je uvijek riječ o istoj količini, tj. da se obračunava samo period trajanja usluge korištenja veza.

b) Predmet usluge u odnosu na objekt usluge

⁴⁶⁸ Službene mrežne stranice Hrvatskog telekoma d.d., rubrika Opći uvjeti i pravila; <https://www.hrvatskitelekom.hr/pravne-napomene/uvjeti-koristenja> (13. svibnja 2020.)

⁴⁶⁹ Službene mrežne stranice grada Rijeke; <https://sn.rijeka.hr/2019/05/opci-uvjeti-ispоруke-komunalne-usluge-parkiranja-na-uredenim-javnim-povrsinama-i-u-javnim-garazama-na-podrucju-grada-rijeke/> (13. svibnja 2020.).

⁴⁷⁰ Čl. 8. st. 2. Općih uvjeta dopunskog zdravstvenog osiguranja Croatia osiguranja d.d., Službene mrežne stranice Croatia osiguranja d.d.; https://crosig.hr/media/op%C4%87i_uvjeti_dopunskog_zdravstvenog_osiguranja.pdf (13. svibnja 2020.).

⁴⁷¹ Službene mrežne stranice Lošinj Hotels & Villas by Jadranka hoteli d.o.o.; <https://www.losinj-hotels.com/hr/opci-uvjeti-rezervacije/> (13. svibnja 2020.).

Kod ugovora o vezu objekt za koji se pruža usluga je – određeno plovilo, dok se kod ostalih prethodno navedenih poredbenih usluga – usluga pruža u pravilu samom korisniku, a ne u odnosu na neku stvar u njegovu vlasništvu ili posjedu, što je vidljivo iz samih tekstova općih uvjeta pružatelja usluga koji su navedeni prethodno u tekstu (vidi *supra*, 4.2.8.). Kod ugovora o vezu uvijek je riječ o konkretnom individualiziranom objektu usluge prema korisniku veza. To znači da se podaci radi identifikacije konkretnog plovila upisuju u tipski ugovor. Stoga bi u slučaju promjene plovila od strane istog korisnika veza tijekom trajanja ugovora bilo potrebno napraviti izmjenu ugovora radi uređenja ugovora za svrhu uporabe veza sa smještajem drugog plovila. Ovo ukazuje na specifičnu razliku ugovora o vezu u odnosu na ostale tipske ugovore koji se prikazuju u ovom dijelu rada. Zbog navedenog smatramo da je sama stvar korisnika pri tome ponekad samo medij za primanje usluge (npr. telefon ili računalo), ali nije i objekt same usluge⁴⁷². Zamjena te stvari tijekom ugovornog odnosa kod drugih usluga ne mijenja ugovorni odnos (npr. zamjena telefona tijekom ugovora s teleoperaterom⁴⁷³), dok zamjena plovila tijekom ugovora nužno iziskuje novo ugovorno definiranje odnosa. Kod usluge osiguranja objekt usluge može i ne mora postojati, npr. konkretna nekretnina kod osiguranja imovine, dok se kod npr. životnog osiguranja ono odnosi na samog osiguranika. U svakom slučaju, smatramo da je specifičnost ugovora o vezu u odnosu na ostale uslužne ugovore sam objekt (plovilo) radi kojeg korisnik sklapa ovaj ugovor. Pri tome je potrebno uočiti da se kod ugovora o vezu radi o pružanju usluge uporabe veza radi smještaja konkretne pokretnine (plovilo), pri čemu se i pružatelj usluge može obvezati na nadzor i/ili održavanje korisnikove pokretnine, što također nije značajka ostalih poredbenih tipskih ugovora.

⁴⁷² Tako je primjerice u odredbi čl. 1. Općih uvjeta za fiksne usluge Hrvatskog Telekom d.d. izrijekom definirano: „U smislu ovih Općih uvjeta Fiksne usluge Hrvatskog Telekom, između ostalog, obuhvaćaju: priključenje na javnu komunikacijsku mrežu Hrvatskog Telekom, pristup javnoj komunikacijskoj mreži Hrvatskog Telekom, univerzalne usluge, javno dostupne telefonske usluge u nepokretnoj mreži, usluge s posebnom tarifom, usluge pristupa Internetu te druge usluge prijenosa govora, zvuka, podataka, dokumenata i slika, kao i dodatne usluge koje se pružaju temeljem ovih Općih uvjeta.“ Službene mrežne stranice Hrvatskog telekoma d.d., rubrika Opći uvjeti i pravila; <https://www.hrvatskitelekom.hr/pravne-napomene/uvjeti-koristenja> (13. svibnja 2020.).

⁴⁷³ Navedeno proizlazi iz odredbi Općih uvjeta za fiksne usluge Hrvatskog Telekom d.d. i to konkretno odredbe čl. 5. st. 13. „Pretplatnik je dužan nakon aktivacije usluge, a za vrijeme trajanja Pretplatničkog ugovora, o svom trošku osigurati usklađenost pretplatničke terminalne opreme sa zahtjevima navedenim u specifikaciji usluge iz Cjenika za fiksne usluge Hrvatskog Telekom a te postupati po uputama Hrvatskog Telekom a i omogućiti Hrvatskom Telekomu poduzimanje svih potrebnih radnji vezano uz nadogradnju i modernizaciju elektroničke komunikacijske mreže, telekomunikacijske priključne linije i/ili telekomunikacijske terminalne opreme, sve u svrhu pružanja elektroničkih komunikacijskih usluga Pretplatniku.“ Službene mrežne stranice Hrvatskog telekoma d.d., rubrika Opći uvjeti i pravila; <https://www.hrvatskitelekom.hr/pravne-napomene/uvjeti-koristenja> (13. svibnja 2020.).

c) Jednostrano ispunjavanje obrasca ili potpisivanje forme ugovora

Smatramo da je u navedenim primjerima karakteristično uređivanje ugovora bezuvjetno u formi obrasca gdje se ispunjavaju isključivo podaci korisnika, a taj obrazac ponekad potpisuje samo korisnik te se predajom drugoj strani i plaćanjem cijene ugovor smatra sklopljenim. Za spomenuti je da kod osiguranja, primjerice, ponudu potpisuje ugovaratelj osiguranja, a policu osiguratelj (kod police osiguranja života policu potpisuju obje ugovorne strane), te kod ugovora s teleoperaterima pisani ugovor također potpisuju obje strane. Za primijetiti je da je u praksi danas sve češća i pojava sklapanja ugovora putem internetskih obrazaca koji se ni ne potpisuju. Kod ugovora o vezu razlikuje se praksa u postupku ugovaranja tranzitnog veza i stalnog veza. Također je već učestala i praksa ugovaranja veza putem internetskih aplikacija. Kod ugovora o vezu sklapanje ugovora se obavlja tako da se tiskani tekst ugovora obostrano potpisuje, pri čemu se ponekad u njega upisuju i dodatne napomene za pojedini odnos. Razlog ovom pristupu moguće je pronaći u specifičnosti koja se opisuje u donjim točkama d) i e) u ovom poglavlju.

d) Uobičajeni broj korisnika kod drugih usluga

Luke nautičkog turizma imaju najviše do nekoliko stotina svojih korisnika, dok pružatelji usluga iz ove poredbene analize u pravilu imaju više tisuća ili desetaka tisuća svojih korisnika, što je vidljivo i iz same analize podataka o broju vezova koja se na početku ovog rada navodi, a do tih smo podataka došli izravnim kontaktom s lukama nautičkog turizma. Pristup korisnicima tada mora biti više unificiran, tj. nije moguće ni pravno opravdano korisnicima u tako velikom broju pridavati individualno značenje. Smatramo da ova činjenica time uvjetuje i pravno različit pristup samim korisnicima kao drugoj ugovornoj strani, jer korisnik kao druga ugovorna strana, kod poredbenih usluga, ne može razumno očekivati mogućnost ugovaranja svojih osobnih prava drugačije nego što je to ponuđeno svim ostalim korisnicima.

e) Vrijednosti objekata, prostorna ograničenost usluge i dugotrajnost ugovora

Na kraju smatramo, što je možda i najvažnije, da su objekti za koje se pruža usluga (plovila) nerijetko visoke vrijednosti, ako se cijeni s aspekta da je vrijednost usmjerena na individualni objekt (plovilo), a taj objekt pri tome može biti i sam po sebi vrlo različit. Ova dva

aspekta (pod točkama d) i e)) kumulativno ne ispunjavaju drugi pružatelji usluga, što čini još jednu bitnu osobitost i različitost ugovora o vezu u odnosu na ugovore kojima se uređuje pružanje drugih usluga. Također, marine su i nužno prostorno ograničene kod pružanja svoje usluge u vidu morskog veza prostorom koji je dodijeljen u koncesiju za obavljanje ove djelatnosti. Konačno, priroda ugovora o stalnom vezu je trajni smještaj određenog plovila, kako se opisuje pod točkom f) u nastavku ovog rada. To samo po sebi znači da će takvi ugovori u pravilu biti višegodišnji, tj. dugotrajni, što sve zajedno upućuje na specifičnosti koje drugi tipski ugovori nemaju.

f) Vrijeme trajanja ugovora

Kod ugovora o stalnom vezu uobičajeno se ugovara samo formalno, ne nužno, najčešće jednogodišnje trajanje ugovora. Osim ovih jednogodišnjih ugovora o stalnom vezu (koji se u pravilu produžuju), česti su i ugovori o tranzitnom vezu. Stalni vez se može tako vremenski ugovarati i kao kombinacija morskog i suhog veza (zima/ljeto). Tranzitni vez je po prirodi privremen, koristi se tijekom plovidbe, radi kraćeg boravka u marini za potrebe opskrbe, noćenja, smjene gostiju na jahti u *charteru*, privremenog pristajanja tijekom putovanja, zaklona od loših vremenskih uvjeta ili slično, a najčešće se sklapa na neformalan način, primjerice samim pristajanjem jahte na vez u pojedinoj marini uz suglasnost koncesionara marine. Ugovor o vezu uvijek se sklapa na određeno vrijeme, a u praksi domaćih marina najdulji rok kod stalnog veza je godinu dana, dok se kod većine marina općim uvjetima ugovora ili uobičajenim ugovornim klauzulama predviđa prešutno produženje ugovora pod određenim uvjetima.⁴⁷⁴ U slučaju ugovora o vezu, što je vidljivo i iz analiziranih primjera u ovome radu (vidi *supra*, 4.2.8.), u pravilu se ugovara automatska obnova ugovora o vezu nakon isteka jednogodišnjeg perioda, te je stoga uobičajeno upravo višegodišnje konzumiranje takvog ugovora. S aspekta ugovora o stalnom vezu mogu se pronaći sličnosti s ugovorima o komunalnim uslugama i ugovorima za usluge teleoperatera. Međutim, u odnosu na ugovore koji se odnose npr. na usluge hotelskog smještaja nije moguće pronaći sličnosti, jer se te vrste usluga ugovaraju na kraći rok koji se odnosi na ispunjenje pojedine jednokratne i kratkoročne usluge.

⁴⁷⁴ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 259, str. 158.

4.3.9. Drugi ugovorni odnosi luke nautičkog turizma i korisnika veza

Marine u okviru svoje djelatnosti nastoje ponuditi korisnicima vezova mnoge usluge koje su pratećeg karaktera u odnosu na uslugu veza. Ove vrste usluga mogu se podijeliti u dvije skupine, one koje su povezane s plovilima i one koje su povezane sa samim korisnicima i njihovim gostima. Nerijetko se uloga marine percipira nužno i kao uloga subjekta koji će se brinuti o održavanju i servisiranju plovila. Pod pojmom održavanje plovila u praksi se podrazumijeva čišćenje, odvlaživanje, punjenje akumulatora, namještanje zimskih cerada itd. Pod tim pojmom ne podrazumijeva se održavanje vodenog dijela trupa koje se obavlja jednom godišnje ili servisiranje motora koje se također u pravilu provodi u jednogodišnjim ciklusima. Organizacijski razvoj marina u pravilu je usmjeren na korištenje usluga održavanja od strane marine bez posebnih ugovornih uvjeta i bez posebne naknade. U protivnom brigu o tome vode sami korisnici veza ili treće osobe koje se nalaze u ugovornom odnosu s vlasnikom plovila ili korisnikom veza. U slučaju servisiranja plovila marine u pravilu koriste ugovorne partnere za servis motora, obradu plastike ili popravak jedara itd., odnosno marine u pravilu ne nude svoju uslugu servisiranja kao dodatni dio ugovora o vezu. Poseban vid usluge marine prema korisniku veza, koji može biti izvan ugovora o vezu, ali može biti i dodatna usluga koju marine nude u okviru ugovora o vezu, primijećen je s trendom razvoja tehnologije videonadzora tako da se korisnicima vezova omogući korištenje aplikacija kojima će se izvještavati o stanju plovila u vizualnom smislu, ali i o podacima o stanju akumulatora i druge opreme. Marina radi ispunjavanja ostalih potreba korisnika veza (osim usluge uporabe veza) s korisnikom veza može sklapati i druge ugovore, primjerice za pružanje ugostiteljskih usluga, usluga smještaja vozila, ali i samih korisnika, za usluge prijevoza te za druge turističke usluge.

4.4. Zakonsko i ugovorno uređenje nadzora plovila kod ugovora o vezu

Jedna od važnih značajki u uređenju ugovora o vezu u ZIDPZ2019 je uređenje u odnosu na pitanje nadzora plovila. Smatramo da je zakonodavac po tom pitanju zauzeo ispravan pristup, jer je taj ugovor uredio tako da on sam po sebi ne podrazumijeva pružanje usluge

nadzora plovila, već se ta usluga može dodatno ugovoriti⁴⁷⁵. Time je zakonodavac postupio, smatramo, pravilno, zato što postoje ugovori o vezu koji u pravilu ne pružaju nadzor plovila, ali i obrnuto. Prvi primjer su luke otvorene za javni promet u odnosu na nautičke vezove, a drugi su marine. Kako obje vrste luka ugovaraju ugovor o vezu, upravo ovakvo određenje zakonodavca smatramo adekvatnim u odnosu na postojeći položaj ovih ugovora u RH.

Pri tome držimo da cilj PZ-a nije da se promijeni stanje u praksi tako da luke otvorene za javni promet počnu u većoj mjeri pružati uslugu nadzora plovila, a marine obrnuto, već je cilj zakona ovdje bio dati valjani pravni okvir za ono stanje kakvo je uobičajeno u praksi. Na primjer, luke otvorene za javni promet više su desetljeća uobičavale pružati uslugu veza bez ikakvog nadzora, jer su u većoj mjeri takve vezove koristili upravo korisnici koji borave u mjestima ili okolini tih luka. S druge strane, korisnici vezova koji ne borave u mjestima gdje se nalaze sami vezovi birali su u pravilu usluge marine upravo zato jer sami ne mogu nadzirati svoje plovilo na vezu. Zbog navedenog nije uočen niti jedan slučaj u kojem bi nakon prve tri godine primjene ZIDPZ2019 luke otvorene za javni promet počele nuditi uslugu nadzora plovila, jer bi time uzrokovale znatnu reorganizaciju svog ustroja, poglavito kroz ustrojavanje mornarske službe, zapošljavanje novih osoba na teret u pravilu gradskih proračuna i konačno poslovanje koje bi u svemu težilo konkurentskom izjednačavanju usluga s marinama. Slijedom navedenog, pitanje nadzora plovila i dalje će ostati objektivno izvan fokusa kod ugovora o vezu za luke otvorene za javni promet neovisno o tome što i one pružaju uslugu stalnog veza, ali je s druge strane uređenje ZIDPZ2019 upravo u velikoj mjeri ukazalo na potrebu ugovornog uređenja usluge nadzora za marine.

Međutim, u prvom razdoblju od tri godine, što se već može uzeti kao dostatan period za ocjenu shvaćanja važne i korisne novine kojom je PZ prvi put uredio ugovor o vezu, primjetno je (vidi *supra*, 4.2.8.) da marine nisu pristupile izmjeni svojih ugovora o vezu kojom bi na drugačiji način nego prije ZIDPZ2019 uredile opseg, vrstu i druge značajke usluge – nadzora plovila kod ugovora o vezu. Dakle, nove dispozitivne odredbe ZIDPZ2019 kojima se regulira ugovor o vezu predviđaju posebna pravila vezana uz nadzor plovila i to kao moguću obvezu koju pružatelji usluge veza mogu ugovarati.⁴⁷⁶ U slučaju bilo kakvog štetnog događaja najvažnija osnova za ocjenu odgovornosti luke nautičkog turizma bit će ocjena je li ta luka ugovorila nadzor plovila ili nije. Ako nije ugovorila nadzor plovila, analiza odgovornosti te

⁴⁷⁵ Čl. 673.j st. 3. PZ-a.

⁴⁷⁶ Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., *op. cit.* u bilj 150, str. 51.

luke nautičkog turizma će se nužno suziti isključivo na odgovornost za ispravnost i sigurnost samog veza, u skladu s čl. 673.l i 673.m PZ-a, jer neće biti potrebno ocjenjivati postupanje mornarske službe te luke nautičkog turizma. Međutim, kod marina koje u pravilu ugovaraju uslugu nadzora plovila, u skladu s čl. 674.1. PZ-a, bit će relevantno jesu li tu uslugu provodile onako kako su svojim ugovorom to uredile. Budući da u većini ugovora o vezu još uvijek nije zaživjelo ugovorno reguliranje koje će se sve konkretne radnje marine smatrati uslugom nadzora plovila, jedina osnova za tu ocjenu tada će biti zakonsko uređenje iz čl. 673.n PZ-a koje upućuje na to da se pod nadzorom plovila smatra „uobičajen vanjski pregled“ plovila. U takvim situacijama moguće nejasnoće neće biti uzrokovane općom zakonskom formulacijom, nego propustom u ugovornoj regulaciji od strane marina, a što može primjenom čl. 320. ZOO-a pri tumačenju biti nepovoljno za marine u odnosu na korisnike vezova; dodatno zato što će, ako pretežito nije ugovornom regulacijom uređeno što je uobičajeno, tada tumačenje što je uobičajeno biti svedeno na analize stvarnih običaja, pri čemu običaji po pitanju nadzora nisu ujednačeni. Tako se primjerice po običaju nadzor provodi u rasponu od obilaska marine od strane mornara vrlo često, periodično više puta dnevno, uz pisanu evidenciju o tome, do uređenja gdje mornarska služba uopće ne obilazi/nadzire plovila na vezu, nego stoji na raspolaganju za prihvat plovila na vez i o tom postupanju se ne vodi nikakva evidencija. Ovo pitanje je dodatno izraženo kod suhih vezova, gdje se zbog okolnosti shvaća da se nema zašto obilaziti plovilo koje nema rizik od potonuća niti je izloženo nasukavanju i šteti od vjetra, što je osnovni razlog za siguran vez. Zbog navedenoga se može se zaključiti kako je zakonsko uređenje koje upućuje na kriterij „uobičajen vanjski pregled“ primjereno, jer bi konkretnije zakonsko uređivanje opsega, vrste i dinamike pružanja najvažnije usluge kod ugovora o vezu – usluge nadzora, bilo neprihvatljivo utjecanje na slobodnu volju ugovaranja prema pružateljima ovih usluga, tj. prema marinama. Uobičajeni pregled plovila u praksi znači da osoblje marine periodično izvana s doka pregledava vozilo na vezu u skladu s prethodno utvrđenim protokolom kroz provjeru stanja plovila, opreme i krmenih konopa. Međutim, pojedini pružatelji usluge veza periodično provode unutarnju provjeru plovila, koja uključuje da osoblje marine periodično, u skladu s prethodno utvrđenim protokolom, stupi na plovilo i uđe u kabinu, napravi vizualnu provjeru stanja unutrašnjosti plovila i provjeri kaljužnu pumpu.

Osim toga, praksa je marina u pogledu usluge nadzora različita i ovisi i o činjenici predaje ključeva plovila, dokumentacije i inventarne liste.⁴⁷⁷

S druge strane, nakon proteka tri godine od novoga zakonskog uređenja ugovora o vezu može se zaključiti da marine, kao pružatelji usluga na koje se u najvećoj mjeri odnosi ovo uređenje zakona, zadržavanjem nepromijenjenih ugovornih regulacija nisu još uvijek iskoristile zakonski okvir kako bi temeljem njega uredile svojim općim uvjetima ugovora na što se točno obvezuju kod pružanja usluge nadzora plovila na vezu. Tako marine i dalje u određenoj mjeri, sada svojom pasivnošću pri ugovaranju, zadržavaju otvorene rizike nepouzdanoga pravnog tumačenja odgovornosti u slučajevima štetnih događaja, kad god svojim ugovornim uređenjem nisu uredile što pružaju u okviru usluge nadzora plovila. Važan dio mogućega ugovornog uređenja nadzora plovila može biti reguliranje dinamike i evidencije nadzora plovila. To se objektivno može urediti na pouzdan način, za razliku od uređivanja opsega i vrste nadzora, što može biti podložno različitoj kvaliteti ugovorne regulacije. Na primjer, ako se u ugovornoj regulaciji jasno odredi u kojim periodima se ciklički obilaze plovila (u satima dnevno ili određeni broj obilazaka dnevno), tada se u pravilu pouzdano može utvrditi je li marina uopće bila u mogućnosti uočiti nastup štetnog događaja, a što bitno određuje i njezinu mogućnost sprječavanja štete i na kraju, pitanje njezine odgovornosti. Razlog tomu je što nije uvijek moguće jasno utvrditi vrijeme nastanka štetnog događaja u smislu nastupa štete ili uzroka za štetu, već samo u smislu nastupa štetnih posljedica. Zato će kod gornjih ugovornih regulacija biti moguće dovesti takve činjenice u odnos s ugovornom regulacijom. Time će biti moguće ispitati i je li marina mogla pravodobno pristupiti mogućem sprječavanju štete. Na taj bi se način moglo znatno pridonijeti ocjeni odgovornosti marine u smislu je li do štete došlo propustom marine ili ne, te ako je, je li riječ o običnoj ili gruboj nepažnji.

Zaključno, ocjena mogućeg propusta marine, a zatim i ocjena stupnja nepažnje odredit će i daljnju moguću odgovornost osiguratelja marine u svim slučajevima u kojima su marine ugovorile osiguranje od odgovornosti iz djelatnosti (koje je uobičajeno iako je dobrovoljno i smatramo vrlo opravdano za ovu vrstu djelatnosti) radi većeg stupnja cjelovite sigurnosti kod pružanja usluge veza. Pri tome će u svim slučajevima u kojima je usluga nadzora plovila uređena uvjetima ugovora biti potrebno ocijeniti konkretno postupanje marine u skladu s konkretnim ugovornim uvjetima. U slučajevima u kojima usluga nadzora plovila nije

⁴⁷⁷ *Ibid.*, str. 52.

ugovorena potrebno je ocijeniti na koje se aktivnosti odnosi 24-satna mornarsko-čuvarska služba, propisana Pravilnikom o kategorizaciji za marine kao obvezna. Takve aktivnosti se mogu tada odnositi npr. na uslugu prihvata plovila pri privezu, što može biti ugovoreno kao posebna usluga, a što ne predstavlja ujedno i uslugu nadzora plovila. Ovdje može biti od važnosti i uređenje članka 673.nj PZ-a koji upućuje na hitna nepredviđena činjenja. Cilj te odredbe je zakonsko obvezivanje marine na poduzimanje radnji koje ne moraju nužno biti ugovorene, a radi sprječavanja nastanka štete. Takvo što bi proizlazilo iz pojma „nužno“ u stavku drugom te odredbe, ali i iz stipulacije prvog stavka koji upućuje na poduzimanje radnji „bez prethodne suglasnosti korisnika veza“, što bi značilo da se poduzimaju radnje koje nisu nužno prethodno ugovorene.

5. POSEBNO O GRAĐANSKOPRAVNOJ ODGOVORNOSTI LUKA NAUTIČKOG TURIZMA

Građanskopravna odgovornost luka nautičkog turizma (marina) može se prije svega podijeliti, u skladu s uređenjem ZOO-a, na ugovornu i izvanugovornu odgovornost. U daljnjoj analizi građanskopravne odgovornosti poseban će osvrt biti dan kroz temeljni ugovorni odnos – ugovor o vezu, a zatim kroz poseban oblik ugovaranja tog ugovora, primjenom općih uvjeta ugovora. Uzimajući u obzir da se kao druga ugovorna strana, korisnik veza, može pojaviti više različitih osoba koje mogu biti ovlaštene konzumirati ugovor o vezu u ime korisnika veza, i to vlasnik plovila, korisnik plovila, punomoćnik vlasnika ili korisnika plovila, osoba koja upravlja brodicom ili zapovjednik jahte itd., potrebno je i s tog aspekta napraviti analizu. Konačno, pitanje ugovorne odgovornosti bit će razmotreno i u svjetlu sudske prakse koja je koristila ugovorna rješenja gdje se do ZIDPZ2019 primjenjivao i institut ostave, kroz terminologiju čuvanja plovila. U pogledu izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma bit će razmotreni aspekti koji će uzeti u obzir i specifičnosti same djelatnosti pružanja usluge davanja veza na uporabu. Pri tome će biti važna analiza odnosa između luke nautičkog turizma i trećih osoba kao oštećenika, a u vezi sa štetama koje su počinjene zbog radnji ili propusta od strane korisnika veza ili od strane marina.

5.1. Ugovorna odgovornost luke nautičkog turizma

Ugovorna odgovornost luka nautičkog turizma, konkretno marina, temelji se na dispozitivno uređenim odnosima marine i korisnika veza. Uređenja te vrste odgovornosti mogu biti i jesu vrlo različita ovisno o cilju i svrsi koje je pojedina marina u svojim ugovornim aktima htjela postići. Međutim, ZIDPZ2019 je prvi put uredio ugovor o (nautičkom) vezu, što je znatno pojačalo okvir i za daljnja ugovorna uređenja tog odnosa. Dakle, do 2019. godine jedine odredbe zakona koje su regulirale ugovorni odnos između luke nautičkog turizma i korisnika veza bile su odredbe ZOO-a koje su se analogno primjenjivale na ovaj ugovorni odnos. Sada je kroz ZIDPZ2019 prvi put zakonom definiran ugovor o nautičkom vezu, kao i prava i obveze za stranke koje iz njega proizlaze.

5.1.1. Uređenje odgovornosti u ugovorima o vezu

Odredbama čl. 673.j do 673.v ZIDPZ2019 reguliran je ugovorni odnos strana koje sklapaju ugovor o nautičkom vezu, a koje upućuju na dispozitivno uređenje tog ugovora, što je u skladu s načelom obveznog prava prema čl. 2. ZOO-a. Predmetnim odredbama PZ-a propisani su stoga okviri za dispozitivno uređenje prava i obveza marine, odnosno luke nautičkog turizma kao pružatelja usluge veza, ali i prava i obveza korisnika veza. S obzirom na temeljno pravilo dispozitivnog uređenja prava i obveza u ugovoru o vezu, kao i na postojanje zakonskog uređenja koje će utjecati na utvrđivanje odgovornosti prema ugovoru o vezu, potrebno je samo izdvojiti iznimke od tog pravila. Marina iznimno objektivno odgovara prema čl. 673.lj u okolnostima nepostojanja pravne osnove za pružanje usluge veza. Nadalje, čl. 673.l uređuje dužnost marine na ustupanje sigurnog veza i to s pažnjom dobrog stručnjaka, što upućuje na pretpostavljenu krivnju marine prema korisniku veza za slučaj štete. Članak 673.m st. 1. nadalje uređuje pravo korisnika veza na raskid ugovora ili na naknadu štete ako marina nije omogućila siguran vez. Stavak drugi tog članka uređuje zabranu ograničenja ili isključenja odgovornosti marine za štete koje su posljedica namjere ili krajnje nepažnje, što je u skladu s čl. 345. st. 1. ZOO-a, dok treći stavak uređuje moguću ništetnost odredbi o isključenju ili ograničenju odgovornosti u određenim okolnostima. Sve navedeno predstavlja zakonska ograničenja u odnosu na dispozitivnost uređenja prava i obveza prema ugovoru o vezu.

Temeljnomo odredbom čl. 673.j PZ-a propisana je obveza marine „...ustupiti vez korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave...“, dok je s druge strane obveza korisnika veza „...za to platiti naknadu za vez...“, a što predstavlja nužni predmet ugovora o vezu. Svako daljnje ugovorno uređenje time je u području dispozitivnosti same marine. Na primjer, propisano je da stranke „mogu“ ugovoriti i uslugu nadzora ili dodatne usluge. Stoga su navedene odredbe PZ-a kojima je reguliran ugovor o nautičkom vezu dispozitivne prirode, a kogentna je samo odredba koja govori o ustupanju mjesta za siguran vez i održavanju veza tako da bude ispravan i siguran.⁴⁷⁸ Iz definicije ugovora o nautičkom vezu⁴⁷⁹ vidljivo je da su kao stranke definirani pružatelj usluge veza i korisnik veza. Tako se kao pružatelj usluge veza može pojaviti marina, odnosno suha marina, sidrišta, privezišta itd., dok se s druge strane kao korisnik veza u praksi može pojaviti vlasnik ili korisnik plovila, primatelj *leasinga* ili *charter* kompanija.⁴⁸⁰ Ograničenje dispozitivnog uređenja opsega odgovornosti marine proizlazi dodatno i iz odredbe čl. 673.nj. Ova odredba upućuje na zakonsku obvezu marine radi hitnih nepredviđenih činjenja u cilju sprječavanja ili smanjenja štete.

Osnovni odnos između marine i korisnika veza uvijek je uređen ugovorom. Člankom 673.k PZ-a uređeno je da se ugovor o stalnom vezu smatra sklopljenim kad su se stranke suglasile o bitnim sastojcima ugovora. Istim člankom je uređena i distinkcija u odnosu na način sklapanja ugovora kod privremenog (tranzitnog) veza. Ovime PZ upućuje na ugovorno uređenje odnosa, što će nužno uvjetovati daljnje uređenje pitanja ugovorne odgovornosti. Ugovorna odgovornost za štetu temeljit će se na odredbi čl. 342. st. 2. ZOO-a. Citiranom je odredbom propisano da kad dužnik ne ispunji svoju obvezu, vjerovnik ima pravo zahtijevati i popravlanje štete koju je zbog toga pretrpio. Dakle, pretpostavka za ostvarenje prava na naknadu štete po osnovi ugovorne odgovornosti jest povreda ugovorne obveze. Pretpostavke ugovorne odgovornosti za ugovornu štetu jesu: postojanje ugovora; neispunjenje ili zakašnjenje u ispunjenju dužnikove obveze; šteta nanescna vjerovniku; postojanje uzročne veze; te postojanje protupravnosti, odnosno nepostojanje neke od okolnosti koja dopušta oslobođenje dužnika od odgovornosti.⁴⁸¹ Sve navedene pretpostavke moraju biti ispunjene kumulativno. Dakle, odgovornost za štetu je obveznopravni odnos u kojem je jedna strana dužna drugoj strani popraviti štetu, a druga je od prve ovlaštena zahtijevati popravlanje štete.

⁴⁷⁸ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 46.

⁴⁷⁹ Čl. 673.j PZ-a.

⁴⁸⁰ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 55.

⁴⁸¹ Čl. 342. ZOO-a.

Za štetu iz odredbe čl. 342. st. 2. ZOO-a dužnik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje i može se osloboditi od odgovornosti ako dokaže da je ona nastupila bez njegove krivnje. Budući da dužnik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, on treba dokazati postojanje okolnosti koje isključuju njegovu odgovornost kao čuvara za nastalu štetu, tj. dužan je dokazati da je stvar koja je objekt činidbe slučajno propala i da je on svoju obvezu na vrijeme ispunio⁴⁸² ili dokazati da nije mogao ispuniti svoju obvezu odnosno da je zakasnio s ispunjenjem obveze zbog vanjskih, izvanrednih i nepredvidivih okolnosti nastalih prije sklapanja ugovora koje nije mogao spriječiti, otkloniti ili izbjeći.⁴⁸³

U tipskim obrascima ugovora o vezu čiji su sastavni dio redovito opći uvjeti ugovora, zbog koncepta tih ugovora kao tipskih akata koji se oslanjaju na opće uvjete ugovora te lučki red i cjenik, u pravilu će biti moguće naći odredbe koje bi usmjeravale na regulaciju odgovornosti marine za štetu prema korisniku veza. Međutim, to ne znači da su ugovori o vezu kao samostalan akt u cijelosti izuzeti od analize pitanja za koje vrste šteta marine mogu biti odgovorne i koje su obveze marine tim ugovorima preuzele. Čak i u slučajevima kad u samim obrascima ugovora o vezu nije pruženo nikakvo određenje obveza koje preuzima marina, što je moguće kroz stipulacije ugovora „korisnik veza preuzima vez na period od ...“ i sl., jasno je da marina u svakom slučaju odgovara za ispravnost veza koji je dala na uporabu. Ova odgovornost marine nedvojbeno proizlazi iz uređenja čl. 673.m PZ-a gdje se uređuje odgovornost za materijalne nedostatke veza. U slučaju materijalnog nedostatka samog veza nije dvojbeno je li to odgovornost korisnika veza ili pružatelja usluge veza. Pružatelj usluge veza daje vez na uporabu i sam vez ne održava korisnik veza, nego pružatelj usluge veza (npr. marina), a što proizlazi iz odredbe čl. 673.l PZ-a koja uređuje dužnost marine osigurati ispravan i siguran vez korisniku veza.

U pravilu se ugovorima o vezu ne definira konkretan vez koji se daje na uporabu, već se štoviše uređuje da je marina ovlaštena promijeniti mjesto veza bez posebne suglasnosti korisnika veza. To ne umanjuje obvezu marine da održava sigurnim sve vezove koje daje na uporabu i stoga nije potrebna ugovorna identifikacija konkretnog veza koji se daje na uporabu. Pritom do drugačijeg zaključka neće dovesti ni činjenica da se nekim ugovorima ipak definira identifikacija veza, najčešće brojem veza. Takvo određenje nema za cilj da je volja stranaka trajno zadržati upravo navedeni vez, već informativno odrediti koje mjesto u marini je

⁴⁸² Čl. 342. st. 5. ZOO-a.

⁴⁸³ Čl. 343. ZOO-a.

određeno korisniku veza za početak ugovornog odnosa. Individualizacija mjesta veza nije bitan element ugovora o vezu. U situaciji u kojoj ne postoji ugovorna odredba da je marina ovlaštena jednostrano promijeniti mjesto veza⁴⁸⁴ ne bi bilo moguće dokazati da je konkretno mjesto veza bila odlučujuća pobuda za sklapanje takvog ugovora ako korisnik veza ne bi raspolagao dokazima da je prije sklapanja ugovora on tražio da se odredi konkretan vez, kao uvjet za sklapanje ugovora o vezu. Ovaj odnos moguće je analizirati analogno odnosu koji nastaje u ugovoru o smještaju u hotelski smještaj, gdje gost načelno ne ugovara konkretnu hotelsku sobu, već eventualno vrstu sobe i orijentaciju sobe. Kako su ugovori o vezu temeljeni na propisu dispozitivnog karaktera (PZ), moguće je ugovoriti i obvezu korisnika veza da mora trpjeti uporabu veza od strane marine kada on sam ne rabi taj vez, te bi se suprotno ponašanje korisnika veza moglo tumačiti kao poseban razlog za kršenje ugovora od strane korisnika veza. Cilj je takvog određenja bolja iskoristivost kapaciteta marine, bez uskraćivanja usluge korisniku veza. Takvo određenje s druge strane pretpostavlja aktivno sudjelovanje korisnika veza kod prijavljivanja odlaska i dolaska na vez. Tako *Skorupan Wolff i Padovan*⁴⁸⁵ savjetuju da se sadržaj usluge, tj. pojedina obveza marine precizno razradi, jer se time jasno determinira što konkretno predstavlja kršenje ugovora, koje radnje ili propusti, primjerice, predstavljaju uporabu veza protivno ugovoru ili njegovoj namjeni i sl. To je važno jer se izravno reflektira na ugovornu odgovornost marine odnosno korisnika veza. U smislu restriktivnog tumačenja preuzimanja odgovornosti marine kroz uređenje samog obrasca ugovora o vezu, bez dodatne analize općih uvjeta ugovora koji se nužno primjenjuju uz pojedini ugovor, može se zaključiti da će se samo iznimno iz samog teksta ugovora o vezu moći dati ocjena ugovorne odgovornosti marine, upravo stoga jer se odredbe u pogledu prava i obveza marine i korisnika veza uređuju u pravilu općim uvjetima ugovora.

Zaključno, ako se ugovorom o vezu već pri određenju predmeta ugovora definira koje dodatne konkretne obveze marina preuzima, npr. u smislu čuvanja, nadzora ili održavanja plovila, u skladu s čl. 673.j st. 3. i čl. 673.n ZIDPZ2019, tada će biti moguće iz samog sadržaja ugovora o vezu ocjenjivati odgovornost koju za svoju uslugu preuzima marina. Pri tome obrazac ugovora o vezu treba razumjeti kao dokument kojim se u pravilu vrlo detaljno utvrđuju konkretni identifikacijski podaci vezani za samo plovilo, vrstu veza, period uporabe veza,

⁴⁸⁴ Odredbom čl. 673.j st. 2. PZ-a izričito je propisano da marina ima pravo bez pitanja i ovlaštenja korisnika veza u bilo kojem trenutku premjestiti jahtu ili brodicu na drugi odgovarajući vez.

⁴⁸⁵ Skorupan Wolff V.; Padovan, A. V., *op. cit.* u bilj. 175.

ovlasti osobe koja sklapa ugovor i ovlasti drugih osoba u odnosu na konkretno plovilo, ali ne i prava i obveze ugovornih strana. Prava i obveze ugovornih strana se uređuju i općim uvjetima tog ugovora kao sastavnim dijelom ugovora o vezu, a djelomično i lučkim redom, te iznimno i cjenikom, a na koje opći uvjeti ugovora upućuju.⁴⁸⁶ Zbog toga ćemo u nastavku analizirati odredbe općih uvjeta ugovora, u okviru odredbi PZ-a.

5.1.2. Posebno o uređenju odgovornosti u općim uvjetima ugovora o vezu

U odredbama koje određuju odgovornost marine na temelju općih uvjeta ugovora svakako je odlučujuće kako su uređene „obveze marine“. U ranije analiziranim primjerima općih uvjeta ugovora marina (vidi *supra*, 4.2.8.) zamjetna je intencija da se vrlo opširno definiraju obveze korisnika veza,⁴⁸⁷ i protivno tomu, vrlo šturo i kratko obveze marine. Razlog tomu je poslovno logičan, jer se radi o uvjetima koje sastavlja i nudi ugovorna strana marina i time se pokušava, koliko je moguće, zaštititi interes marine. Ipak, to ne znači da se time pružatelji usluga marine lišavaju konkurentske utakmice samo kroz cijene, nego i kroz same različite uvjete ugovora. To što uvjeti ugovora za korisnika veza u pravilu nisu predmet zajedničkog dogovora s korisnikom veza, ne znači da su oni isti u različitim marinama. Kako je ranije analizirano u usporedbi općih ugovornih uvjeta, odgovornost marine se usmjerava na pogreške u obavljanju aktivnosti od strane same marine. Ovakvo određenje nije dovoljno jasno i ne govori izričito o suprotnom vidu uzrokovanja štete – propuštanju djelovanja. Naime, specifičnost rada marine nije u pravilu u aktivnom djelovanju, već upravo suprotno, u nadzoru i djelovanju samo prema potrebi, što stavlja naglasak na rizik propuštanja. Konkretno, mornar marine nema nikakvu ulogu u tome kako će zapovjednik jahte vezati svoje plovilo, ali ga je dužan upozoriti ako to radi nepravilno, i još važnije, dužan je ponovno vezati plovilo ako se ono npr. odvezalo ili je došlo do puknuća veza. Dakle, mornar marine ne djeluje aktivno, već se njegova uloga odnosi na nadzor i pozornost da svojim propustom ne uzrokuje štetu tako da je nije spriječio ako je to razumno redovnim postupanjem bilo objektivno moguće. Međutim, jednako su važne i daljnje odredbe koje uređuju tri aspekta moguće odgovornosti marine koji se u pravilu uređuju općim uvjetima ugovora: je li i kako ugovorena usluga nadzora plovila te prijave i odjave korisnika;

⁴⁸⁶ Vidi *supra*, 4.3.

⁴⁸⁷ Više o obvezama korisnika veza vidi Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 175, str. 127–194.

predaja ključeva plovila i pravo zadržanja; vremenski uvjeti kao uzrok štete. Dalje u tekstu se daje analiza svakoga pojedinog gornjeg aspekta.

5.1.2.1. Prijava odlaska i dolaska plovila u marinu u kontekstu nadzora marine nad plovilom

Usluga nadzora plovila uvjetovana je time je li i kako usluga nadzora plovila ugovorena. Prema čl. 673.n st. 1. PZ-a nadzor plovila, kad je ugovoren, mora biti prije svega izričito ugovoren i mora minimalno obuhvatiti uobičajeni vanjski pregled plovila. Takvo nužno okvirno i općenito zakonsko uređenje što čini nadzor plovila ovisno o konkretnom slučaju može biti dostatno za utvrđenje odgovornosti marine. Ipak, za očekivati je da će marina ugovorno odrediti način, dinamiku i ciljeve svoje usluge nadzora na konkretan način povrh općeg vanjskog pregleda plovila, jer je to u prirodi dobrovoljnosti pružanja usluge nadzora. Navedenom odredbom čl. 673.n PZ-a propisana je mogućnost ugovaranja nadzora tako da se pored vanjskog pregleda plovila može vršiti i unutarnji pregled plovila, ali to mora biti izrijekom u ugovoru navedeno. Pri tome se ne bi trebalo doslovno razumjeti ovo uređenje zakona kao da time, *a contrario*, nije potrebno ništa urediti u smislu opisa usluga vanjskog nadzora. Smisao ove zakonske odredbe je pravilno upućivanje na to kako se pod pojmom „nadzor plovila“ ne podrazumijeva unutarnji nadzor. S druge strane, uređenje zakona iz čl. 673.n st. 1. koje je samo općenito uputilo na to da vanjski nadzor predstavlja „uobičajeni vanjski pregled“ plovila smatramo adekvatnim, jer nije ulazilo u sferu dispozitivnosti pružatelja usluge kako će koji prema svojim potrebama u tom okviru urediti preciznije način, a osobito dinamiku tih pregleda, ali i uređenje kada se smatra da korisnik veza boravi na plovilu, što u tom periodu prema čl. 673.n st. 3. ZIDPZ2019 isključuje ugovorenu obvezu nadzora plovila. Upravo posljednje spomenuto uređenje zakona upućuje na moguću regulaciju dolaska i odlaska korisnika veza, ako se dodatno ugovori usluga nadzora plovila. Takva ugovorna regulacija za potrebe dodatne usluge nadzora nije ujedno i nužna, jer je moguće tom pitanju pristupiti tako da se u pojedinom slučaju konkretno, bez posebne autonomne regulacije, utvrđuje je li korisnik veza boravio na plovilu ili nije.

Ugovorna odgovornost marine uvjetovana je time hoće li marina ugovorno jasno odrediti obvezu prijavljivanja odlaska i dolaska na vez ili neće. Ako se takva obveza korisnicima veza propiše ugovorom, postavlja se pitanje preuzima li marina tada i odgovornost nadzirati provedbu takve obveze i poduzimati mjere za njezino nepoštovanje, odnosno koja bi

bila posljedica ovog propusta marine, tj. koje je značenje ove prijave. Moglo bi se tumačiti da bi takva obveza povisila stupanj odgovornosti marine za krađe plovila, jer time marina mora imati uvid u identitet osobe koja se odjavljuje radi odlaska plovila, što se u praksi i radi, odnosno marina vodi računa o identitetu tih osoba. Uređenje odlaska plovila iz marine dodatno je složeno u dvjema oprečnim sezonskim situacijama. Najprije u „vrhu sezone“, kada iz većih marina u jednom danu izlazi i u njih dolazi više stotina plovila i tehnički je nemoguće izvršiti evidenciju svih odlazaka i dolazaka jer bi to uzrokovalo sprječavanje korištenja plovila u odnosu na njihove vlasnike i ujedno isključive posjednike plovila. S druge strane, mnoge marine nemaju mogućnost ni pravo zatvoriti pristup morskim vezovima te se izvan sezone, npr. izvan dnevnoga radnog vremena, ne može organizirati sustav prijave odlaska i dolaska plovila. Jasno je da nije moguće zabraniti vlasniku plovila da slobodno koristi svoje vlasništvo i u tim periodima, a da se takvi periodi nužno moraju dogoditi tijekom korištenja plovila u vrijeme vikenda i praznika. Stoga bi se i ovo pravo marine moglo protumačiti u smislu da marina nema ovlaštenje zabraniti isplovljavanje, već samo ima obvezu evidentirati ona isplovljavanja koja su prijavljena, dok je, ako nema prijave, znatno manja i potencijalna odgovornost marine.

Zaključno, pitanje prijave dolaska i odlaska može stoga biti povezano s uređenjem čl. 673.n st. 2. PZ-a koji uređuje da se nadzor pruža ako na plovilu „ne boravi“ korisnik veza ili od njega ovlaštena osoba. Do jasnijeg uređenja kada korisnik boravi na plovilu u smislu navedene odredbe zakona može doći ako se u ugovoru uredi procedura prijave dolaska i odlaska tako da se smatra da korisnik boravi na plovilu osim ako ne obavijesti da ne boravi. U st. 3. istog članka uređuje se da obveza ugovorenog nadzora prestaje ako korisnik plovila „stupi“ na plovilo. Ovdje nije potpuno jasno je li zakonodavac imao za cilj na jednak način shvaćati i pojam „stupiti“ i pojam „boraviti“. Iz smisla odredbe bi proizlazilo da je smisao ovih dvaju pojmova jednak iako se koriste dva različita pojma. Neovisno o tome, ako ova dva pojma nisu ugovorno dovoljno jasno uređena, može doći do nesigurnosti u tumačenju ugovorene regulacije glede pitanja kada korisnik veza boravi na plovilu, a u vezi s ugovornom obvezom pružanja nadzora od strane marine. Kod općenito i nedostatno uređene ugovorene regulacije moguće je npr. da postoji obveza prijave dolaska koju korisnik ne ispuni, te je nesporno preuzeo plovilo i nije na vezi. Obrnuto tome, ako nije propisana obveza prijave dolaska, tada će se nužno morati i konkretnim činjenicama utvrđivati (putem svjedoka, videonadzora i dr.) je li korisnik veza stupio na plovilo, tj. boravi li na plovilu. Sve to kako bi se moglo odrediti je li u to vrijeme, npr. u vrijeme nastanka štetnog događaja, postojala obveza marine na pružanje usluge nadzora ili nije. Stavak 3. članka 673.n PZ-a je u tom smislu dispozitivan glede uređenja

na koji će način marina urediti stupanje korisnika veza na plovilo, odnosno boravak korisnika veza na plovilu.

5.1.2.2. Predaja ključeva plovila marini i pravo zadržanja

U tom je kontekstu korisno razmotriti i pravne posljedice ostavljanja ključeva plovila marini. Iako to pravilo dovodi u rizik samu marinu, jasno je da se ni u situaciji u kojoj je ostavljen primjerak ključeva u marini ne može nužno spriječiti vlasnika plovila da koristi svoje plovilo „svojim“ ključem. Naime, niti jedna odredba kojom se definira ostavljanje ključeva plovila u marini, bilo da je riječ o ključevima kabine ili o ključevima motora, ne podrazumijeva da je riječ o jedinom ključu i da se time vlasnik odriče prava na korištenje drugih ključeva. Cilj i smisao takvih odredbi, najčešće općih ugovornih uvjeta, jest da se iziđe u susret potrebama korisnika veza tako da on može osigurati servisiranje i održavanje plovila bez dolaska u marinu, u smislu da obavijesti marinu da osoba kojoj je on odobrio može pristupiti i ući na plovilo u takvu svrhu. Ovdje je dobro naglasiti da je općepoznato kako većina korisnika boravi u mjestima vrlo udaljenim od marine, što je i logično jer su plovila tih korisnika primarno u funkciji razonode i godišnjeg odmora, te je stoga cilj tih korisnika organizirati mogućnost servisiranja i održavanja plovila bez nužnog dolaska korisnika veza radi toga u marinu. Jasno je da se takav cilj može postići i deponiranjem ključeva kod određene osobe kao punomoćnika korisnika veza ili vlasnika plovila, ali to je samo jedna od opcija i razumno je zaključiti da vlasnici plovila, osobito strane fizičke i pravne osobe, ne žele povjeravati ključeve domaćim fizičkim osobama koje se poslom održavanja plovila nerijetko bave bez potrebne registracije, tj. „na crno“. Ponajprije treba znati da samo određeni broj marina ugovara predaju ključeva plovila, a predaja ključeva plovila implicira različite obveze marine, točnije ima nekoliko funkcija. Zbog toga je posebno važno da se u općim uvjetima ugovora i ugovorima onih marina koje ugovaraju obvezu korisnika veza da preda ključeve plovila jasno odredi koja je svrha predaje ključeva.⁴⁸⁸ S druge strane, pravne osobe koje obavljaju servis ili održavanje plovila ne žele u okviru svoje djelatnosti preuzimati rizike vezane uz posjed plovila kroz činjenicu trajnog preuzimanja ključeva plovila, te u pravilu koriste ključeve plovila samo kratko i privremeno, koliko je nužno za provedbu servisa ili održavanja. Naime, u skladu s odredbama

⁴⁸⁸ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 176, str. 369.

ZV-a⁴⁸⁹, posjednik je osoba koja ima faktičnu vlast nad nekom stvari, pa bi se stoga moglo tumačiti da je posjedovanje ključa jedan od oblika očitovanja takve faktične vlasti, odnosno da stvar posjeduje ona osoba koja u tom trenu ima ključeve.

Kada je riječ o ugovoru o vezu u moru ili na kopnu i nadziranju plovila uz prisutne sadržaje koji mogu imati implicitne elemente čuvanja, predaja ključeva plovila ima nekoliko funkcija. Ključevi se deponiraju kod marine da bi ih po potrebi mogla preuzeti osoba koju vlasnik ovlasti – najčešće je riječ o serviserima ili osobama koje obavljaju popravke ili održavanje plovila te njegovu pripremu za sezonu, a može se raditi o fizičkim osobama, obrtnicima ili posebnim pravnim osobama koje su povezane s marinom kao trgovačkim društvom ili pravnim osobama koje nisu povezane s marinom kao trgovačkim društvom. Marina za vrijeme trajanja ugovora ne koristi ključeve i ne ulazi u zaključane kabinske prostore plovila osim ako ne dođe do nepovoljnih promjena u stanju plovila i/ili opasnosti, pa je nužna hitna intervencija. Čin predaje ključeva ima funkciju predaje plovila pod nadzor marine, a ključevi imaju funkciju ostvarivanja prava retencije nad plovilom radi osiguranja naplate potraživanja marine.⁴⁹⁰ Ovakva primjena prava retencije (zadržanja)⁴⁹¹ predviđena je i PZ-om, gdje je predviđeno da pružatelj usluge ima pravo zadržati jahtu ili brodicu sa svim pripadcima, i to na ugovorenom vezu ili tako da je premjesti na drugi siguran vez u moru ili na kopnu do potpunog namirenja neplaćene naknade za vez i ostalih tražbina iz ugovora o vezu te tražbina nastalih u vezi s boravkom i zadržanjem plovila na vezu nakon isteka, prestanka, raskida ili otkaza ugovora o vezu.⁴⁹² Ova regulacija je jasna kada je riječ o korisniku veza koji je ujedno i vlasnik plovila; međutim, postavlja se pitanje što u situaciji kada je korisnik veza različit od vlasnika plovila (npr. *leasing, charter management*). Naime, ima li tada vlasnik plovila (koji nije korisnik veza) ipak pravo na posjed plovila ili marina i u odnosu na njega ima pravo zadržanja? Smatramo da je specifičnost ugovora o vezu da se njime ne ugovara predaja plovila u posjed marine, a to vrijedi i kada je ugovorena usluga nadzora plovila. Ovo proizlazi iz uređenja čl. 673.j PZ-a kojim marina pruža vez na uporabu. Za pružanje veza na uporabu nije potrebno da korisnik veza preda plovilo u posjed marini. Marina nema neposredan i isključiv posjed plovila već samim sklapanjem ugovora o vezu, jer tako ne proizlazi iz uređenja čl. 673.j

⁴⁸⁹ Čl. 10. st. 1. ZV-a.

⁴⁹⁰ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 25, str. 320.

⁴⁹¹ Više o pravu retencije vidi u Petrić, S., *Pravo zadržanja u hrvatskom pravu* de lege ferenda, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 41, br. 1-2, 2004., str. 105–138.

⁴⁹² Čl. 673.s PZ-a.

PZ-a. Naime, cilj i svrha ugovora o vezu prema čl. 673.j. nije predaja posjeda plovila od strane korisnika veza (nerijetko vlasnika plovila) na pružatelja usluge veza (npr. marinu). U skladu s čl. 673.s PZ-a pružatelj usluge veza temeljem zakona stječe pravo retencije i tek po uvjetima tog članka moći će steći u posjed plovila, prije svega zbog konzumacije prava zadržanja, što podrazumijeva i pravo na premještanje plovila npr. s morskog na suhi vez, neovisno o tome je li korisnik ugovorio isključivo morski vez. Pri tome treba imati u vidu da marina može zadržati plovilo i ako nije u vlasništvu korisnika veza prema kojem ima dospjelu tražbinu temeljem PZ-a. Pravo zadržanja ostvaruje i u odnosu na vlasnika plovila koji nije bio korisnik veza zato što pravo marine na zadržanje proizlazi iz čl. 673.s PZ-a i ono se ostvaruje na temelju činjenice ugovora o vezu za određeno plovilo, čime marina stječe posjed od posjednika koji je svakako korisnik veza, pri čemu za ugovor o vezu nije odlučno je li taj posjednik plovila ujedno i vlasnik plovila. Ipak, s prestankom ugovornog odnosa s korisnikom veza, ako bi marina htjela ostvariti pravo zadržanja i kada korisnik veza nije vlasnik plovila koje je predmet ugovora o vezu, možemo zbog veće sigurnosti predložiti reguliranje općim uvjetima ugovora marine i to tako da se u opće uvjete ugovora unese primjerice klauzula: „Korisnik veza koji ujedno nije i upisani vlasnik plovila dužan je imati ovlaštenje upisanog vlasnika plovila i hipotekarnog vjerovnika za sklapanje ugovora o vezu i smatra se da korisnik veza sklapa ugovor o vezu u svoje ime i za račun upisanog vlasnika plovila te hipotekarnog vjerovnika, a oni solidarno odgovaraju za sve obveze iz ugovora o vezu.“ Naravno, tada marina kod sklapanja ugovora o vezu treba uvjetovati prethodno takvu suglasnost od vlasnika plovila i hipotekarnog vjerovnika.

Kod općeg uređenja retencije prema ZOO-u načelno se može reći da je za vršenje retencije potrebna faktična vlast vjerovnika na stvari dužnika. ZOO izričito ne spominje ni posjed ni njegove kvalitete, ali se iz teksta norme ZOO-a (čl. 72.) može zaključiti da posjed mora biti neposredan jer posredni posjednik nema stvar u rukama. Vjerovnik posjed može steći prije ili nakon dospelosti potraživanja. Samostalnost posjeda se ne zahtijeva, dapače, u praksi se retiniranje najčešće vrši upravo na stvarima koje su u neposrednom nesamostalnom posjedu vjerovnika.⁴⁹³ Međutim, kada luka nautičkog turizma ima određeno potraživanje prema korisniku veza kao drugoj ugovornoj strani koja koristi uslugu veza, tada se postavlja pitanje može li luka nautičkog turizma ostvariti pravo retencije na tom plovilu koje se nalazi na vezu,⁴⁹⁴

⁴⁹³ Petrić, *op. cit.* u bilj. 212, str. 34.

⁴⁹⁴ Vrhovni sud RH je u svojoj odluci Rev-2454/95 od 6. svibnja 1999. godine zauzeo stav povodom davanja u zakup garaže, da u tom slučaju nema prava retencije, pa se analognom primjenom može zaključiti da ne bi ni marina kao pružatelj usluge veza imala pravo retencije: „U ovom slučaju, pak, postavlja se pitanje da li je

jer je isključena mogućnost retiniranja stvari koje je dužnik predao vjerovniku na čuvanje ili poslugu.⁴⁹⁵ Retencija na stvarima predanima na čuvanje isključuje se zbog prirode ugovora o čuvanju koji je temeljen na odnosu povjerenja. Ostavoprimac se, naime, obvezuje čuvati stvar i vratiti je kada ostavodavac to zatraži. Ako bi je mogao retinirati, bila bi uništena bit ugovora i ugovor bi izgubio smisao.⁴⁹⁶ Dakle, u konkretnom slučaju nije izriječkom riječ o ugovoru o ostavi ili čuvanju, pa je sporno na koji bi način sudovi tumačili ovakvo pravo zadržanja, tj. retencije. Smatramo da kod prava zadržanja kod ugovora o vezu ovo pitanje ne postoji, jer nije riječ o ostavi ili čuvanju, već je to pravo zadržanja propisano kao pravo pružatelja usluge veza (marine) prema čl. 673.s. PZ-a, bez prethodnih ili daljnjih uvjeta. Odnosno, uvjeti na pravo zadržanja i time pravo posjeda jesu, kako je propisano, da je prethodno ugovor o vezu – istekao, prestao, raskinut ili otkazan, te postojanje nenamirene tražbine, u pravilu naknade za vez. Upravo stoga može doći do ostvarenja prava posjeda koje se temelji na zakonu i činjenici što više ne postoji ugovorni odnos. Stoga navedeno ne utječe na opće doktrinarne pretpostavke koje se odnose na čuvanje stvari ili ostavu, kako se izlaže u nastavku.

Prema *Petrić* u pravnoj se teoriji ističe da predaja stvari na čuvanje vjerovniku isključuje pravo zadržanja kako bi se spriječilo da vjerovnik iskoristi, radi osiguranja nekog svog potraživanja, odnos koji se temelji na povjerenju dužnika u vjerovnika. Ostava, naime, podrazumijeva da je ostavoprimac dužan u svakom trenutku, na zahtjev ostavodavca, vratiti povjerenu stvar, a ako bi u takvim okolnostima bilo priznato pravo zadržanja radi zaštite bilo kojeg potraživanja vjerovnika, svrha ostave bila bi ozbiljno narušena.⁴⁹⁷ Smatramo da nije potrebna nikakva povezanost između osiguranog potraživanja i predmeta retencije, što znači da se naše pravo zadovoljava samo uzajamnošću zahtjeva. Tako će vjerovnik moći retinirati bilo koju stvar svojeg dužnika za osiguranje bilo kojeg potraživanja. To znači da je zakon (ZOO) za sve odnose, bilo među profesionalcima trgovcima bilo među netrgovcima, glede koneksiteta primijenio koncept koji je karakterističan za trgovačka prava i time maksimalno

tužiteljici pripadalo pravo pridržaja na vozilima tuženika - protutužitelja, jer ako je tužiteljica dala tužitelju garažu u zakup, onda ona nije bila u posjedu automobila tužitelja, pa nije imala pravo pridržaja, a ukoliko se radilo o ugovoru o ostavi (na što upućuje ispostavljanje računa o stvarnom korištenju prostora) niti tada tužiteljica nije imala pravo pridržaja, jer je obveza ostavoprimca temeljem odredbe čl. 712. st. 1. ZOO, da stvar koju primi od ostavioca čuva i da je vrati kad je ovaj bude zatražio“.

⁴⁹⁵ Čl. 287. st. 1. ZOO-a.

⁴⁹⁶ *Petrić, op. cit.* u bilj. 212, str. 36.

⁴⁹⁷ *Petrić, op. cit.* u bilj. 491, str. 129.

proširio mogućnost primjene instituta.⁴⁹⁸ Ovakva odredba zakona⁴⁹⁹ ne znači isključenje retencije samo u slučaju kada se radi o ugovoru o depozitu, nego i u svim situacijama kada je stvar došla u ruke vjerovnika po osnovi naloga ili u okolnostima koje se mogu kvalificirati kao obveza čuvanja, bez obzira na to o kakvom se tipu ugovornog ili izvanugovornog odnosa radi.⁵⁰⁰ Međutim, kako je prethodno naznačeno, marina kao vjerovnik ima pravo zadržanja u odnosu na vlasnika plovila temeljem odredbe čl. 673.s PZ-a. Budući da je ova odredba čl. 673.s prvi put uređena tek stupanjem na snagu ZIDPZ2019, jasno je da se sada na ugovor o vezu i u ovom dijelu pitanja prava na retenciju primjenjuju relevantne odredbe tog zakona (PZ-a) o ugovoru o vezu, a ne kako se to eventualno ranije tumačilo, ugovora o ostavi.

Zaključno, smatramo kako nije moguće bezuvjetno smatrati da je primjenom potencijalne ugovorne obveze predaje i preuzimanja ključeva, u skladu s čl. 673.n st. 3. PZ-a, moguće pouzdano odrediti čin stupanja korisnika veza na plovilo, odnosno boravak korisnika veza na plovilu, osim ako to nije izrijekom autonomnom regulacijom uređeno upravo na taj način.

5.1.2.3. Pitanje vremenskih uvjeta kao uzroka štete

Smatramo korisnim uvodno naznačiti kako je osnovna pobuda korisnika veza kod sklapanja ugovora o vezu zaštita plovila u moru od vremenskih uvjeta osiguranjem sigurnog veza, što i jest primarna dužnost pružatelja usluge veza (marine) prema čl. 673.l PZ-a. Kad su u pitanju vremenski uvjeti s aspekta ugovora o vezu, možemo istaknuti da se oni pretežito odnose na vjetar. Svi drugi uvjeti (temperatura, padaline i dr.) od manje su važnosti te ne predstavljaju rizike koji se izbjegavaju sklapanjem ugovora o (sigurnom) vezu. U analizi šteta nastalih zbog vremenskih uvjeta, primarno vjetra, potrebno je skrenuti pozornost na nejasan kriterij prilikom prosudbe što će se i kada smatrati višom silom. Naime, dvojbeno je je li jak (ili olujni) vjetar koji je pravilno i pravodobno najavljen od strane meteoroloških službi viša sila ili je vjetar srednje jačine viša sila ako nije najavljen od strane meteoroloških službi. Je li moguće primijeniti institut više sile kada se zbog vremenskih uvjeta proglaši elementarna

⁴⁹⁸ Petrić, *op. cit.* u bilj. 491, str. 128.

⁴⁹⁹ Čl. 341. st. 2. ZOO-a.

⁵⁰⁰ Petrić, *op. cit.* u bilj. 491, str. 129.

nepogoda u određenoj županiji? U svakom slučaju, ocjena više sile koja je uvjetovana vremenskim nepogodama neće biti samo determinirana jačinom tih nepogoda, već i ocjenom predvidivosti te nepogode, mogućnosti sprječavanja štete tijekom te nepogode te konkretnom opremljenošću marine za postupanje u slučaju konkretne vremenske nepogode. Navedeno može biti relevantno kroz primjenu čl. 343. ZOO-a koji uređuje oslobođenje odgovornosti dužnika u slučaju vanjskih, izvanrednih i nepredvidivih okolnosti koje se nisu mogle predvidjeti, spriječiti ili izbjeći, a što je u svojoj biti definicija više sile.

U cilju restriktivnog tumačenja odgovornosti marine može se doći do zaključka da marina svakako odgovara za neispravnost svoje infrastrukture. Kada je riječ o vezu, to se primarno odnosi na sigurnost morskog dijela veza i prihvatnog dijela (za konopce) na kopnu. Šteta koja može nastati od vremenskih uvjeta na plovilima je vrlo različita, jer ovisi o vrlo različitim vremenskim uvjetima. Kada su u pitanju vremenski uvjeti, u pravilu je riječ o vjetru, oborinskim vodama i valovima, a iznimno o smrzavanju i visokim temperaturama od sunca. Vjetar može uzrokovati štetu na opremi plovila, ali i štetu koja može nastati kod sudaranja brodova na vezu ili kod udaranja plovila o kopno. Štete koje nastaju na opremi plovila zbog vjetra (puknuće tendi, cerada, jedara i dr.) u pravilu se ne mogu pripisati odgovornosti marine jer se radi o inventaru plovila koji održava sam korisnik veza. S druge strane, štete koje mogu biti uzrokovane udaranjem plovila po vjetru o susjedna plovila ili o kopno načelno mogu biti odgovornost marine, zato što su djelatnici marine dužni nadgledati jesu li plovila ispravno vezana, i ako nisu, popraviti vezivanje plovila. Također, ako plovila nisu opremljena potrebnim bokobranima, dužni su ih opremiti (na trošak korisnika veza) ako to korisnik veza ne učini pravodobno nakon upozorenja marine. Marine koje pružaju uslugu nadzora dužne su u okviru te usluge preuzeti nadzor u pogledu udaranja plovila jedno o drugo ili o kopno zbog utjecaja vjetra. Kod ugovaranja nadzora nije moguće opisati sve radnje koje djelatnici marine moraju poduzimati, ali neovisno o tome, smatramo kako nije dvojbeno trebaju li djelatnici marine zatezati konopce u cilju sprječavanja oštećenja plovila zbog vjetra. Smatramo da gornje uređenje nije dvojbeno s aspekta autonomnog prava imajući u vidu da je to jedan od primjera ujednačenoga ugovornog reguliranja kod svih luka nautičkog turizma (vidi *supra*, 4.2.8.). Navedeno je prihvatljivo i zato što bokobrani ne predstavljaju opremu marine, već su oni uvijek dio opreme samog plovila. Međutim, radi se o uobičajenoj opremi gdje bi propust postavljanja te opreme mogao uzrokovati štetu na plovilima koja se nalaze jedna do drugih uslijed vremenskih uvjeta (vjetar). Štete uzrokovane puknućem tzv. *mooringa* svakako jesu odgovornost marine, dok puknuća konopa koje upotrebljavaju korisnici veza načelno nisu

odgovornost marine, osim ako su one mogle uočiti da je konop u takvom stanju dotrajalosti da ga je trebalo zamijeniti, kao i kada je riječ o bokobranima. Razlog tomu je što tzv. *mooring* (konopci koje marine učvršćuju za morsko dno) predstavlja dio infrastrukture same marine. Posebno pitanje odgovornosti marine u pogledu vremenskih uvjeta jest mogućnost procjene nastupa moguće štete putem obavijesti vremenske prognoze. Na primjer, nije moguće procijeniti nastup naglih neverina ili pijavice, ali u situacijama u kojima se jasno najavi dolazak snažnog vjetra iz jasnog smjera, a marina dozvoli bočno privremeno vezanje na mjestu koje će biti izloženo upravo tom vjetru, može doći do odgovornosti marine. Tomu je tako zato što bi djelatnici marine (primarno mornari) koji prihvaćaju plovila na vez prema prirodi svojeg opisa posla trebali biti dužni također pratiti vremensku prognozu i upozoriti korisnike veza te pripremiti plovila koliko je razumno moguće (odmicanjem plovila, pojačavanjem vezova, dodavanjem bokobrana i sl.) na očekivane posljedice najavljenih vremenskih uvjeta. Može se uočiti da ne postoji podzakonski upravni akt koji uređuje postupanje mornara marine. Jednako tako, nije uočeno da bi radnje koje su dužni poduzimati mornari marine bile propisane općim uvjetima ugovora ili nekim eventualno drugim aktom autonomne regulacije marina.

Zaključno i podredno navedenom, obveza marine za brigu o bokobranima ili krmenim konopcima koji su dio imovine samih plovila može proizaći iz primjene čl. 673.nj ZIDPZ2019 kojim se uređuje obveza luke nautičkog turizma u slučajevima hitnih nepredviđenih radnji, sve u cilju sprječavanja štete, a što nije povezano s uslugom nadzora plovila. S druge strane, kako je uvodno pod ovom točkom navedeno, osnovna pobuda korisnika veza je zaštita plovila u moru od vremenskih uvjeta osiguranjem sigurnog veza. Navedeno i jest primarna dužnost pružatelja usluge veza, prema čl. 673.1 PZ-a i pažnji dobrog stručnjaka za siguran vez, a što ne predstavlja apsolutnu obvezu marine s obzirom na samu prirodu vremenskih uvjeta u smislu čl. 343. ZOO-a, neovisno o daljnjim mogućim ugovornim uređenjima.

5.1.3. Odgovornost luke nautičkog turizma u drugim uobičajenim ugovornim odnosima

Marina unutar svojih redovnih djelatnosti u pravilu stupa, osim samog ugovora o vezu, i u druge ugovorne odnose s korisnicima veza. Tu je prije svega riječ o dodatnim uslugama održavanja i servisiranja plovila. Navedene dodatne usluge u pravilu se ne ugovaraju unutar samog ugovora o vezu, primarno zato što korisnik veza ne zna unaprijed koje će usluge trebati

i kada. Naime, luke nautičkog turizma, u prvom redu marine, nužno u obavljanju svoje osnovne usluge davanja veza na uporabu moraju osigurati i mnoge druge usluge koje korisnici očekuju od ove vrste luke nautičkog turizma, kako bi korisnicima vezova osigurale širu i bolju prateću uslugu uz samu uslugu veza. Stoga marine nerijetko nisu neposredni pružatelji dodatnih usluga korisnicima vezova u marinama, već su to samostalni pružatelji usluga u ugovornom odnosu s marinama (serviseri, opskrbljivači, ugostitelji, prijevoznici, *charter* društva i dr.), ali i bez ugovornog odnosa s marinama, kao npr. serviseri koji bez ugovorne naknade prema marinama (uz dozvolu marina) pružaju uslugu neposredno npr. korisniku veza, vlasniku ili korisniku plovila.⁵⁰¹

Pored navedenog pravila da se u ugovoru o vezu ne ugovaraju dodatne usluge, iznimno je moguće ugovaranje podizanja i spuštanja plovila dizalicom (gdje se ne određuje termin) kao dio usluge veza i ponekad kao usluga uključena u cijenu veza. Već ovaj primjer ukazuje na složenost odnosa marine i korisnika veza iz drugih usluga koje nisu nužno ugovorene ugovorom o vezu. Manevar podizanja plovila dizalicom u pravilu obavlja upravo marina jer je dizalica dio opreme (infrastrukture) marine, a ne vanjskih partnera marine. Korištenje dizalice marine je upravo logično za korisnike veza pojedine marine, jer nema razloga da svoje plovilo podižu u drugoj marini i tamo dodatno plaćaju takve usluge i smještaj na suhom vezu. Međutim, kako se usluga dizanja plovila u pravilu dodatno ugovara prema potrebama korisnika veza, time ujedno marina dolazi u odnos potencijalne odgovornosti prema korisniku veza, koja nije neposredno vezana i ne proizlazi iz ugovora o vezu. Štete koje mogu nastati prilikom dizanja plovila dizalicom u pravilu su vrlo velike, a moguće su i nematerijalne štete jer se takav manevar izvodi na prostoru koji nije posebno ograđen i time je dostupan osobama koje su dovele plovilo na dizalicu i trećim osobama. Marine u općim uvjetima ugovora ne predviđaju regulaciju ponašanja i odgovornosti kod korištenja dizalica za premještaj plovila na kopno i obratno, a takvu regulaciju nemaju ni u odredbama o lučkom redu, niti je to predviđeno citiranim Pravilnikom⁵⁰². U svakom slučaju, riječ je o usluzi koju nužno koristi svaki korisnik veza u marini najmanje jednom godišnje i koja se pruža u ime i na odgovornost marine. Stoga,

⁵⁰¹ S aspekta zaštite tržišnog natjecanja u nekoliko su navrata inicirani postupci pred Agencijom za zaštitu tržišnog natjecanja sa spornim pravnim pitanjem jesu li marine dužne dozvoliti trećim osobama pružanje usluga vlasnicima i korisnicima plovila u marini ili marine imaju ovlasti takvo što kao koncesionari spriječiti. Postupci vođeni do sada nisu dali meritoran odgovor na ovo pitanje. Rješenje Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja, Klasa: UP/I 034-03/18-01/006 od 19. rujna 2019. godine kojim je odbačena inicijativa za pokretanje postupka utvrđivanja sprječavanja, ograničavanja ili narušavanja tržišnog natjecanja zlouporabom vladajućeg položaja.

⁵⁰² NN, br. 90/2005.

ako je riječ o usluzi dizalice koju marina pruža korisniku, bilo u okviru ugovora o vezu bilo izvan tog ugovora, ali kao naručenu dodatnu uslugu, marina će u odnosu na korisnika veza biti u odnosu ugovorne odgovornosti. Kad se takve dodatne usluge pružaju u odnosu gdje je uslugu dizanja i/ili spuštanja plovila korisnik veza ugovorio s trećom osobom koja pruža uslugu dizanja i/ili spuštanja plovila, odgovornost marine će biti isključena, jer će moguće štete potjecati iz isključive radnje treće osobe. Do takvog slučaja može doći kod korištenja pokretnih dizalica koje su u vlasništvu trećih osoba.

Druge vrste odgovornosti marine prema korisniku veza, a koje ne proizlaze iz ugovora o vezu, u pravilu su usluge održavanja i servisiranja plovila, ako takve usluge pruža marina, a ne treće osobe, tj. vanjski partneri marine. One se obavljaju po posebnom nalogu korisnika veza pa bi se moglo tumačiti da je riječ o primjeni odredbi koje reguliraju ugovor o nalogu, prvenstveno čl. 774. ZOO-a koja uređuje odgovornost nalogoprimca za štetu, a mogu biti primjenjive i druge odredbe tog Zakona koje uređuju ugovor o nalogu. Moguća je i primjena odredbi ZOO-a u odnosu na ugovor o djelu ako bi usluga izvođača obuhvaćala i dodatni rad povezan s dizanjem plovila, npr. čišćenje plovila. Također, uz usluge dizalice može biti povezana i primjena čl. 430. do 441. PZ-a ako je naručen popravak broda, kada je za to nužno korištenje dizalice. Čl. 430. st. 2. PZ-a uređuje primjenu ovih odredbi i za ugovor o popravku broda, dok je ZIDPZ2019 u čl. 440. dodatno uredio da se jednaka regulacija odnosi i na popravke jahti ili brodica. Iz navedenog je vidljivo prepoznavanje zakonodavca da se PZ u određenim dijelovima uredi za jahte i brodice, jednako kao i za brodove. Pri tome će biti potrebno prije svega utvrditi je li usluga popravka broda ugovorena s marinom, odnosno lukom nautičkog turizma ili neposredno s trećom osobom kao brodopopravljačem. Ako uslugu pružaju kooperanti marine koji su pružanje konkretne usluge ugovorili u svoje ime i za svoj račun, tada neće postojati odgovornost marine. To znači da će kod pružanja usluga kooperanata marine biti potrebno utvrditi jesu li oni pružili uslugu u svoje ime i za svoj račun ili u ime i za račun marine. Marina često pruža tehničke usluge plovilima koja se nalaze na vezu. Sve poslove održavanja, popravaka ili preinaka na plovilima u marini smiju obavljati samo osobe ovlaštene od strane marine. U marini nije dozvoljeno angažirati treće osobe za održavanje (brušenje, bojenje podvodnog dijela i sl.) ili servisiranje plovila bez prethodne suglasnosti kapetana marine.⁵⁰³ Održavanje plovila zahtijeva određeni način održavanja akumulatora

⁵⁰³ Petrinović *et al.*, *op. cit.* u bilj. 143, str. 194.

plovila koji, za razliku od onih motornih vozila, zahtijevaju punjenje. Naime, motorna vozila ne ostavljaju se više mjeseci bez uporabe i zato ne trebaju održavanje akumulatora, za razliku od plovila. Plovila štoviše nemaju jedan akumulator, već minimalno dva, pa sve do osam ili deset, namijenjenih vrlo velikom broju potrošača, te pogonske strojeve. Sve to nužno uzrokuje određeni vid održavanja, tj. punjenja, što je samo po sebi radnja koja pretpostavlja rizik od zapaljenja i požara. Načini održavanja, tj. punjenja akumulatora (baterija) na plovilima mogu biti različiti – to je moguće vađenjem i predajom na punjenje na kopnu, redovitim korištenjem plovila, napajanjem iz vanjske električne mreže ili putem solarnih panela. Zadnja dva načina dovode u stanovit rizik marinu zato što rizik od požara nije samo rizik u odnosu na plovilo na kojem je uzrokovan požar, nego i rizik u odnosu na plovila na koja će se prenijeti požar, kao i u odnosu na infrastrukturu marine. Niti jedna druga vrsta štete (potonuće, krađa, sudar itd.) nema taj aspekt štete da se u pravilu odnosi na veći broj susjednih plovila. Korištenje električne energije napajanjem s kopna iz mreže napona 220 V u pravilnicima o redu u lukama nautičkog turizma ili općim uvjetima ugovora definirano je kao zabranjeno bez nadzora korisnika veza, tj. osoba koje su odgovorne za konkretno plovilo. U tim situacijama ostaje za dokazati, prema okolnostima pojedinog slučaja, zbog čega je došlo do požara i je li se on mogao razumnim nadzorom i djelovanjem od strane marine spriječiti. Ako je marina dala kao posebnu uslugu održavanje plovila i to u vidu punjenja akumulatora (baterija), ona svakako može biti odgovorna za štetu u vidu požara koji bi nastao iz tako ugovorene posebne usluge marine. Uz bitne sastojke ugovora stranke mogu ugovoriti i dodatne usluge marine, primjerice opskrbu jahte ili brodice električnom energijom, vodom, gorivom ili sl., zatim uslugu održavanja, čišćenja, pripremanja za plovidbu, vađenja brodice ili jahte na suhi vez odnosno spuštanja u more sa suhog veza i dr., ovisno o rasponu i vrsti različitih usluga koje marina nudi odnosno o potrebama i željama korisnika veza.⁵⁰⁴

Zaključno, zbog višeznačnog karaktera potreba koje marine u tehnološkom smislu nastoje pružati svojim korisnicima vezova, one nužno stupaju u vrlo velik broj različitih ugovornih odnosa sa svojim dobavljačima i partnerima. Pružatelji takvih usluga stoga nisu nužno uvijek marine, nego i treće osobe koje su u ugovornom odnosu s marinama ili sa samim neposrednim naručiteljima tih usluga unutar marina. Na utvrđenje odgovornosti marine utječe i činjenica da je treća osoba, kooperant marine, izvršila korisniku veza neku uslugu koja nije

⁵⁰⁴ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 259, str. 159.

pružena na pravilan način, te je time dovela do određene štete. U tom smislu može se zaključiti da će marina imati ugovornu odgovornost po osnovi ugovora o vezu za one usluge koje je obavila u okviru tog ugovora ako je unutar ugovora o vezu ugovorila dodatne usluge održavanja, servisa, podizanja plovila i dr., sve u skladu s čl. 673.j st. 3. ZIDPZ2019, kojim je propisana mogućnost ugovaranja i drugih usluga u okviru ugovora o vezu. Podredno tome, marina ima mogućnost ugovoriti druge usluge ili popravke plovila, neovisno o ugovoru o vezu, gdje je moguća primjena čl. 430. do 441. PZ-a ili ZOO-a u dijelu ugovora o nalogu ili ugovora o djelu, ovisno o tome na što upućuje sadržaj konkretnog ugovora. Ovdje je moguće radi primjera istaknuti da u tom smislu marina može doći u tri načelna odnosa:

- a) kad marina unutar ugovora o vezu ugovori i dodatnu uslugu npr. dizanje i spuštanje plovila – tada njezina ugovorna odgovornost proizlazi iz samog ugovora o vezu
- b) kad marina izvan ugovora o vezu ugovori dodatne usluge, npr brodogradnja – tada njezina ugovorna odgovornost ne proizlazi iz ugovora o vezu
- c) kad marina ne ugovori dodatne usluge, već se one pruže od strane trećih osoba u marini ili na samom vezu (npr. serviseri, kooperanti i dr.) s kojima ugovorni odnos sklapa korisnik veza – tada ne postoji ugovorna odgovornost marine.

Prema tome, samo u slučaju pod točkom a) marina postupa u skladu sa ZIDPZ2019 čl. 673.j st. 3., odnosno prema autonomnoj regulaciji konkretnog ugovora o vezu. Svakako će se sve radnje i propusti za takve usluge ocijeniti prema ZOO-u, pri čemu će marina odgovarati s pažnjom dobrog stručnjaka.

5.1.4. Pitanje utvrđenja odgovornosti između luke nautičkog turizma i korisnika veza

Odgovornost za štetni događaj povezan s ugovorom o vezu trebala bi biti ili na strani marine ili na strani korisnika veza. Takav je pristup samo načelno prihvatljiv jer je potrebno uzeti u obzir da je riječ o vrlo širokom krugu mogućih vrsta i uzroka šteta. U tom smislu odgovornost ne mora nužno biti na jednoj od dviju ugovornih strana. Prije svega, u odnosima koji proizlaze iz ugovora o vezu moguće je da uzrok štete, tj. osoba u svojstvu štetnika bude treća osoba, i to drugi korisnik veza. Do takvih situacija dolazi kod štete uzrokovane požarom ili sudarom. Dakle, ako je štetu u vidu požara na drugim plovilima (ne i na imovini marine) nedvojbeno uzrokovao korisnik veza tako da je svojom nepažnjom uzrokovao štetu koju marina nije mogla predvidjeti niti spriječiti, u odnosu na te oštećenike neće postojati

odgovornost između marine i korisnika veza. Podredno tomu može se eventualno govoriti o indirektnoj šteti prema marini kao oštećeniku ako korisnici veza za oštećena plovila ne produže ugovore za vez upravo zato što su im prethodno izgorjela plovila. Jednako je tako i u slučaju sudara plovila u marini, što se može uzeti kao uzrok štete gdje će samo iznimno marina biti odgovorna za štetu – ako su djelatnici marine davali upute o manevru plovila za koje su oni očito mogli znati da su pogrešne, a upravitelj brodice ili zapovjednik jahte nije mogao uočiti da se radi o pogrešnoj uputi, te je opravdano postupao na način na koji je bio upućen (npr. nasukavanje i oštećivanje drugih plovila zbog upute o smjeru kretanja od strane marine, kad je marina imala podatak o plovilu, a u peljaru nije razvidna dubina te pozicije marine, zbog čega osoba koja upravlja plovilom nije mogla spriječiti nasukavanje).

Međutim, u određenim slučajevima može doći do odgovornosti marine. Prije svega, u slučaju puknuća morskog veza (*mooring*) ili prihvatnog dijela kopna na koji se plovilo veže konopcem. Do odgovornosti marine može doći i ako je marina razmjestila plovila na morskome vezu tako da plovila bočnim udaranjem uzrokuju štetu unatoč pravilno raspoređenim bokobranima. Ovdje treba napomenuti da korisnik veza ne bira svoje mjesto za vez, već to radi marina, te je utoliko i odgovorna za tehničku podobnost te pozicije za konkretno plovilo. Svaka šteta na plovilu uzrokovana kvarom ili puknućem ležaljki koje drže plovila na suhom vezu bit će u pravilu odgovornost marine, kao i štete uzrokovane manipulacijom plovilima u premještanju sa suhog veza na morski vez i obrnuto. Štete u vidu potonuća u svakom će se pojedinom slučaju morati posebno analizirati jer se radi o vrlo različitim mogućnostima sprječavanja štete, tj. potonuća. U pravilu marina neće biti uzročnik potonuća, osim ako pri spuštanju plovila u more nije prethodno radila i servis motora i propustila zatvoriti neki od otvora na trupu broda i sl. Uloga marine kod potonuća plovila cijenit će se pretežno kroz mogućnost prepoznavanja rizika od potonuća. Naravno da je vrlo teško ili nemoguće prepoznati uzrok budućeg potonuća, no marina ima mogućnost kroz svoju obvezu nadgledanja stanja plovila na vodi uočiti nalazi li se plovilo na određenoj visini u odnosu na vidljivu vodenu liniju. Dakle, kad govorimo o potonuću plovila na vezu, onda odgovornost marine postoji ako se može ustanoviti uzročna veza između potonuća i neispunjenja obveze ustupanja sigurnog veza.⁵⁰⁵ Dakle, glede pitanja štete zbog potonuća prvenstveno je važno utvrditi zbog čega je došlo do potonuća, zbog krivnje marine kao pružatelja usluge veza ili je glavni uzrok potonuća

⁵⁰⁵ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 259, str. 163.

bio posljedica nekog izvanrednog događaja koji ima obilježja više sile, ili je uzrok dotrajalost, neodržavanje ili skriveni nedostatak same brodice ili jahte odnosno nepažnja ili propust vlasnika ili korisnika brodice ili jahte, ili je uzrok potonuća krivnja treće osobe.⁵⁰⁶

U skladu s općim pravilima našega obveznog prava, osoba koja je odgovorna za štetu dužna je oštećenoj strani naknaditi običnu (stvarnu) štetu i izmaklu korist.⁵⁰⁷ Strana koja potražuje naknadu štete mora dokazati visinu i obujam štete koju trpi te uzročnu vezu između štetne radnje ili propusta odgovorne strane i pretrpljene štete.⁵⁰⁸ Konkretno, u situacijama kada je marina odgovorna, tada se osim općih pravila obveznog prava primjenjuju i specijalne odredbe PZ-a te relevantne odredbe o odgovornosti konkretnih ugovora o vezu kao i općih uvjeta ugovora. Konačno, u ocjeni odgovornosti između marine i korisnika plovila ne treba zaboraviti institut općega obveznog prava koji ostavlja mogućnost podijeljene odgovornosti između štetnika i oštećenika u omjeru doprinosa koji će se procijeniti ovisno o okolnostima konkretnog slučaja.

5.1.4.1. Odgovornost luke nautičkog turizma s aspekta objektivne odgovornosti

Pitanje moguće objektivne odgovornosti marine otvorilo se s obzirom na razmatranje mogućeg shvaćanja da bi brod (plovilo) sam po sebi predstavljao opasnu stvar ili da bi djelatnost marine isto tako sama po sebi predstavljala opasnu djelatnost. Ovo pitanje se u tom smislu pojavilo i u sudskoj praksi, gdje je prema mišljenju autora sud u jednom judikatu pristupio nekritički ocijenivši marine objektivno odgovornima, temeljem tumačenja tadašnjega upravnopravnog uređenja suhog veza kao djelatnosti „skladištenja“.

U predmetu koji se vodio pred Trgovačkim sudom u Rijeci, pod brojem P-2574/14, donesena je 5. travnja 2019. godine presuda koja je postala pravomoćna, a u kojoj je taj prvostupanjski sud zaključio da se na odgovornost marine mogu primijeniti odredbe koje propisuju odgovornost skladištara iz čl. 745. st. 1. ZOO-a, te da marina odgovara za štetu na plovilu osim ako dokaže da je šteta prouzročena višom silom, krivnjom ostavodavca, manama ili prirodnim svojstvima plovila odnosno neispravnošću plovila oštećenika. Radi se o objektivnoj, odnosno pooštrenojoj odgovornosti iz profesionalne djelatnosti jer čuvanje robe u

⁵⁰⁶ *Ibid.*, str. 151.

⁵⁰⁷ Čl. 1046. ZOO-a.

⁵⁰⁸ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 259, str. 169.

skladištu i smještaj i čuvanje plovila na suhom vezu čine predmet poslovanja i skladištara i marine. Pri tome valja uzeti u obzir da je pružanje usluge smještaja na suhom vezu profesionalna djelatnost marine. Marina pruža usluge smještaja i čuvanja velikom broju plovila na ograničenoj površini. Svaka djelatnost koja obuhvaća rad s imovinom veće vrijednosti i fluktuaciju većeg broja ljudi može u određenim trenucima predstavljati pojačanu opasnost za okolinu unatoč postojanju svih administrativnih dozvola i uvjerenja koje je četverotuzenik (marina) nedvojbeno ishodio. Stoga je uslijed smještaja plovila visoke vrijednosti unutar ograđenog prostora s malom udaljenosti između njih moguć i nastanak visokih šteta. Zato je takvu djelatnost sud ocijenio rizičnom prije svega uzimajući u obzir mogućnost nastupanja teških posljedica i velikih financijskih šteta. Ako je moguć nastup velikih financijskih šteta, onda je takva djelatnost za onoga koji se njome bavi i financijski rizična, a za korisnike posljedično tome i opasna. Osim toga, vlasnik jednog plovila nema mogućnost kontrole plovila drugog vlasnika u susjednom smještaju. Međutim, mogućnost te kontrole ima marina kao pružatelj usluge veza. Marina ima mogućnost, pravo i obvezu kontrole svih korisnika vezova, a uslijed nepridržavanja određenih pravila od strane korisnika vezova ovlaštena je raskinuti ugovor.⁵⁰⁹ Stoga marina odgovara iz svoje djelatnosti objektivno, jer korisnik veza računa na siguran smještaj svoje brodice na suhom vezu za vrijeme dok brodica nije u namjenskoj uporabi (plovidbi) i za vrijeme dok je u zimskim mjesecima veći dio vremena odsutan.⁵¹⁰

Jednak stav u pogledu postojanja objektivne odgovornost marine Trgovački je sud u Rijeci zauzeo i u svojim presudama P-2590/14 od 19. travnja 2019. godine, P-599/14 od 13. svibnja 2019. godine i P-2575/14 od 07. prosinca 2018. godine (vidi *infra*, 5.4.). Primjerice, djelatnost opskrbe goriva u lukama mogla bi se smatrati opasnom djelatnošću jer uključuje rukovanje mineralnim uljima koja se smatraju opasnim i štetnim tvarima i mora se provoditi prema posebnim uvjetima propisanim za rukovanje opasnim i štetnim tvarima.⁵¹¹ Viša sila, isključiva radnja oštećenika i isključiva radnja treće osobe razlozi su koji mogu dovesti do oslobođenja odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti.⁵¹² Stoga je za oslobođenje od odgovornosti luke nautičkog turizma zbog opasne stvari ili djelatnosti bitno da ta luka u svom pravilniku o redu u luci jasno popiše pravila za obavljanje raznih tehničkih i

⁵⁰⁹ Ovdje bismo napomenuli da je odredbom čl. 357. ZOO-a propisano da kod naplatnih ugovora svaka strana odgovara za materijalne nedostatke svog ispunjenja, ali isto tako i za pravne nedostatke, te je dužna štititi drugu ugovornu stranu od prava i zahtjeva trećih kojima bi se njezino pravo isključilo ili ograničilo.

⁵¹⁰ Trgovački sud u Rijeci, P-2574/14, presuda od 5. travnja 2019. godine.

⁵¹¹ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 211.

⁵¹² Čl. 1067. st. 1. i 2. ZOO-a.

servisnih usluga i to posebice onih koje bi se mogle smatrati opasnima. Ako primjerice marina postupi na takav način, te jasno navede u svom pravilniku o redu u luci da se rad dizalice, odnosno spuštanje ili dizanje plovila smije obavljati samo na prostoru marine koji je vidno obilježen i označen znakovima, tada tom prostoru ne smiju pristupati vlasnici i korisnici plovila kao ni treće osobe koje za to nisu ovlaštene, a ako unatoč toj zabrani pristupe i pretrpe štetu uslijed pada plovila s dizalice, tada marina neće odgovarati za moguću štetu.⁵¹³ Međutim, isto tako marina može biti odgovorna ako sama krši svoja pravila.⁵¹⁴

Zaključno, s obzirom na sadašnje uređenje PZ-a smatramo da djelatnost pružanja usluge veza sama po sebi nije opasna djelatnost, jer u dovoljno relevantnom periodu od više desetljeća nije uočena povećana opasnost za okolinu u postupanju marine kod pružanja usluge veza. Jednako tako, nisu uočeni ni znatni rizici koje bi uzrokovalo plovilo (brodica ili jahta) u stanju mirovanja, tj. na vezu. Iznimku od gornjeg stava glede nepostojanja objektivne odgovornosti marine treba pronaći jedino u slučajevima gdje je moguće primijeniti čl. 673.lj PZ-a kojim je uređena upravo objektivna odgovornost marine za ovu posebnu svrhu, što nije moguće ugovorno isključiti ili drugačije urediti, kao egzoneracijski razlog. Tom odredbom uređena je odgovornost marine za posjedovanje valjane pravne osnove za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza (vidi *infra*, 5.1.6.2.). Međutim, iz odredbi čl. 673.l i 673.m PZ-a može se zaključiti kako marine nisu objektivno odgovorne, te se pretpostavlja subjektivna odgovornost, gdje marina mora dokazati da je uložila pažnju dobrog stručnjaka. U prilog ovoj tvrdnji, a u skladu i sa stavom autorica *Padovan i Skorupan Wolff* je i pretpostavka kako ni plovila na vezu ne predstavljaju sama po sebi opasnu stvar, niti je djelatnost pružanja usluge veza od strane marine opasna djelatnost.⁵¹⁵

5.1.5. Pitanje odgovornosti zapovjednika broda u odnosu na odgovornost luke nautičkog turizma

Posebnu ulogu u ocjeni odgovornosti marine svakako ima i uloga zapovjednika broda. Izraz *zapovjednik broda*, u smislu čl. 146. PZ-a, ovdje je upotrijebljen kao zajednički izraz za voditelje brodica i zapovjednike jahti, što su primarno plovila koja koriste vez u marini. Svaku

⁵¹³ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 211.

⁵¹⁴ Više o analizi odluka hrvatskih sudova u sporovima o odgovornosti luka nautičkog turizma pod točkom 5.4. ovog rada.

⁵¹⁵ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 223.

radnju koju će poduzeti korisnik veza sa svojim plovilom, bilo to pristajanje, isplovljavanje, vezivanje ili ostavljanje plovila na vezu i dr., obavit će određena osoba koja će u tom trenutku upravljati plovilom. Osoba koja upravlja plovilom nije nužno ista osoba koja je ugovorila ugovor o vezu u ime korisnika veza. Ovdje je korisno istaknuti da su 62 % korisnika vezova pravne osobe,⁵¹⁶ a to znači da osoba koja upravlja plovilom nije osoba koja je ugovorila vez. Nadalje, ni u slučaju kad je vez ugovorila fizička osoba (najčešće, ali ne nužno vlasnik plovila) nije izvjesno da plovilom upravlja upravo osoba koja je ugovorila vez. Kod plovila koja su registrirana za osobnu uporabu moguće je da se plovilo nalazi u tzv. *charter managementu*, tj. da je vlasnik sklopio ugovor s trećom osobom kojoj je dao plovilo na korištenje u svrhu *chartera*. Jednako tako je moguće da plovilom vlasnika kao fizičke osobe koji nije obrtnik ni trgovac pojedinac upravljaju članovi njegove obitelji, prijatelji i dr. U svakom slučaju, plovilom često upravlja osoba koja nije ujedno i ugovorna strana iz ugovora o vezu, što naravno ne znači da ta osoba nije ovlaštena upravljati tim plovilom. Ovlaštenje za upravljanje plovilom procjenjuje se prema tome ima li osoba odgovarajuće dozvole za upravljanje tom vrstom plovila, dok se odgovarajućim pravnim ispravama (vlasnički list, punomoć, ugovor o najmu, zakupu i sl.) dokazuje pravna osnova korištenja ili uporabe plovila. Dakle, navedeno nije u vezi s ugovorom o vezu. Međutim, jasno je da štetu može počinuti osoba koja je upravljala plovilom i da to nije ista osoba koja je ugovorna strana ugovora o vezu. U svakom slučaju, u pogledu odgovornosti osobe koja je upravljala plovilom marina nema ovlaštenja nadzirati, kontrolirati ili sprječavati takvu osobu s aspekta njezine ovlaštenosti za upravljanje plovilom. Iako marina ima dužnost provođenja lučkog reda, ovlast kontrole ovlaštenosti za upravljanje plovilima imaju isključivo kapetanija i pomorska policija.

5.1.6. Ugovorna odgovornost luke nautičkog turizma s aspekta potencijalne ništivosti odredbi općih uvjeta ugovora

Ugovor o vezu gotovo se beziznimno sklapa u formi prihvata općih uvjeta ugovora kao sastavnog dijela tog ugovora. Opći uvjeti ugovora nemaju pravno isti status kao i posebne ugovorne pogodbe imajući u vidu primjenu članaka 295. i 296. ZOO-a. Primjena svih općih

⁵¹⁶ Prema podacima prikupljenim u istraživanju u okviru znanstvenoistraživačkog projekta Jadranskog zavoda Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti pod nazivom Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unapređenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša (DELICROMAR).

uvjeta ugovora, pa tako i općih uvjeta koje koriste marine, ograničena je institutom mogućeg proglašenja ništetnosti. Ništetni ugovori imaju takve nedostatke u bitnim čimbenicima za sklapanje ugovora koji čine povredu javnog poretka, pa zakonodavac propisuje oštru pravnu posljedicu prema kojoj takvi ugovori nemaju pravnih učinaka, osim ako cilj povrijeđenog pravila ne upućuje na neku drugu pravnu posljedicu, ili ako u zakonom određenom slučaju ne propisuje što drugo.⁵¹⁷ Razvidno je da se u uvodnom dijelu ZOO-a⁵¹⁸ uređuje što su opći uvjeti ugovora, kako se objavljuju, na koga se odnose te u kakvom su odnosu s posebnim ugovornim uvjetima. Međutim, u svrhu analize općih uvjeta ugovora o vezu relevantna je odredba ZOO-a koja uređuje – moguću ništetnost pojedinih odredbi općih uvjeta ugovora,⁵¹⁹ što možda najbolje ukazuje na specifičnu pravnu prirodu takvog oblika ugovaranja. Smisao ovakve zakonske mogućnosti nalazi se u cilju da se postigne ravnoteža između pozicije jedne ugovorne strane koja nepromjenjivo definira ugovorne uvjete na opći način, pri čemu se takvi uvjeti mogu unijeti u ugovor ili se prihvaćaju kao dodatni dio ugovora upravo zato da se ne bi obostrano utvrđivali – i druge ugovorne strane koja može jedino prihvatiti ili ne prihvatiti takve uvjete. Time što taj koncept oduzima pravo jednoj ugovornoj strani da sudjeluje u kreiranju uvjeta ugovora, ujedno se toj strani daje pravo utvrđenja jesu li pojedini uvjeti tog ugovora za tu stranu prestrogi, a time konačno i ništetni. Naravno da se ovdje najdelikatnijom pojavljuje ocjena primjerenosti tih uvjeta s aspekta potencijalne ništetnosti. Za ocjenu tih uvjeta u smislu kriterija ništetnosti potrebno je proučiti što je bila osnovna svrha i cilj konkretnoga ugovornog odnosa – ugovora o vezu, te jesu li možda ti uvjeti u direktnoj koliziji s tim ciljem i svrhom. Na primjer, ako bi se u takvim uvjetima pojavile odredbe koje upućuju na to da korisnik veza pristaje na višegodišnju obvezu plaćanja usluge veza, neovisno o tome je li prethodno u primjerenom periodu otkazao vez i uredno platio dotad korišteni period, moguće je da bi takvu ugovornu odredbu sud ocijenio ništetnom jer bi marina njome stekla nepripadnu korist imajući u vidu da se ugovori o vezu obnavljaju godišnje. Također, ako bi marina u općim uvjetima ugovora predvidjela da u slučaju puknuća *mooringa* i/ili prihvata za konopce na kopnu ne odgovora korisniku veza za moguću štetu, očito je da bi takva odredba bila utvrđena ništetnom jer je riječ o opremi i infrastrukturi marine koju ne može održavati, postavljati ili nadgledati korisnik veza, čime bi odgovornost za njezino stanje mogla prijeći ugovorom na korisnika veza.

⁵¹⁷ Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 514.

⁵¹⁸ Čl. 295. ZOO-a.

⁵¹⁹ *Ibid.*

5.1.6.1. Tumačenje općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma s aspekta čl. 320. ZOO-a

Postavlja se posebno pitanje kako cijeliti odredbe općih uvjeta ugovora o vezu koje nisu dovoljno jasne, čak uz sankciju raskida ugovora o vezu ili daljnjeg prava na naknadu štete u slučaju nepoštovanja tih odredbi. Neki od takvih primjera su odredbe o obvezi osiguranja korisnika vezova za materijalnu štetu počinjenu trećim osobama, tzv. dragovoljno osiguranje. Također su primjetne, kako je ranije analizirano, vrlo stroge odredbe u pogledu korištenja električne energije napona 220 V, u smislu da je tada potreban nadzor nad plovilom od strane samog korisnika veza, što u praksi nije moguće kontrolirati. Na primjer, djelatnici marine ne mogu tijekom noći ispitivati borave li na svim plovilima koja su se svojim kabelom uključila na struju napona 220 V na kopnu zaista članovi posade. Moguće odredbe općih uvjeta ugovora kojima se ograničava ili isključuje odgovornost pružatelja usluge veza treba razmotriti i s aspekta odredbe čl. 345. ZOO-a prema kojoj se ne može unaprijed isključiti ili ograničiti odgovornost dužnika za namjeru ili krajnju nepažnju. Međutim, sud može na zahtjev zainteresirane ugovorne strane poništiti i ugovornu odredbu o isključenju i ograničenju odgovornosti za običnu nepažnju ako je takav sporazum proizašao iz monopolskog položaja dužnika ili uopće iz neravnopravnog odnosa ugovornih strana.⁵²⁰ Pri tome je pravovaljana odredba ugovora kojom se određuje najviši iznos naknade te u slučaju ograničenja visine naknade vjerovnik ima pravo na potpunu naknadu ako je nemogućnost ispunjenja obveze prouzročena namjerno ili krajnjom nepažnjom dužnika.⁵²¹

Za pitanje tumačenja odredbi općih uvjeta o ograničenjima i isključenjima odgovornosti bitno je spomenuti i čl. 319. ZOO-a kojim je utvrđeno temeljno pravilo o tumačenju ugovora, dok se u čl. 320. st. 1. ZOO-a postavlja posebno pravilo o tumačenju formularnih ugovora tako da se kod nejasnoća tumače na teret strane koja ga je sastavila (ovdje marina); u st. 2. istog članka utvrđena su pravila o tumačenju nejasnih odredbi kod ostalih besplatnih i naplatnih ugovora, a čl. 321. ZOO-a odnosi se na izvansudsko tumačenje zakona. Pod tumačenjem ugovora razumijeva se pronalaženje smisla i domašaja pojedinih ugovornih klauzula i utvrđivanje njihova pravno obvezujućeg značenja kada se prigodom ispunjenja ugovora

⁵²⁰ Čl. 345. st. 2. ZOO-a.

⁵²¹ Čl. 345. st. 3. i 4. ZOO-a.

ugovaratelji o tome ne slažu.⁵²² U pogledu tumačenja odnosa između ugovornih odredbi i općih uvjeta primjenjuju se pravila o tumačenju ugovora.⁵²³ Obično se postavlja pitanje kako tumačiti tekst općih uvjeta, tj. treba li sud voditi brigu, i u kojoj mjeri, o tome je li i kako je ponuđeni razumio opće uvjete. Sud se u načelu ne upušta u subjektivne procjene ponuđenog, nego uzima u obzir one okolnosti koje u prometu znače objektivnu mogućnost razumijevanja nekog teksta, pa i općih uvjeta.⁵²⁴

5.1.6.2. Kogentna odredba PZ-a u dijelu ugovora o vezu

Smatramo da je *de lege lata* ugovor o vezu kao građanskopravni, odnosno trgovački ugovor pravno valjan, tj. da proizvodi obveznopravni učinak unatoč tomu što je vez kao objekt ugovora protuzakonit u smislu propisa o pomorskom dobru i morskim lukama, i to u skladu s 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.“ 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 u skladu s pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama. Pri tome je ujedno kogentna odredba čl. 673.lj PZ-a koja u stavku 3. upućuje na objektivnu odgovornost marine.⁵²⁵ Stoga je prilikom tumačenja primjene općih uvjeta ugovora luka nautičkog turizma, i to konkretno klauzula koje propisuju isključenje ili ograničenje odgovornosti luka nautičkog turizma, potrebno ocijeniti jesu li u skladu s odredbom čl. 296. ZOO-a takve odredbe ništetne. Konkretno, potrebno je ispitati dovode li takve odredbe protivno načelu savjesnosti i poštenja do očigledne neravnopravnosti u pravima i obvezama strana na štetu korisnika veza s obzirom na to da su u pravilu luke nautičkog turizma kao pružatelji usluge veza sastavljači tih klauzula. Također, u pravilu se prethodno sklapanju ugovora o vezu s lukom nautičkog turizma ne pregovara o tim klauzulama te ih korisnik veza nema mogućnost mijenjati, tj. utjecati na njihov sadržaj. Neke od takvih odredbi mogu biti primjerice odredbe općih uvjeta kojima se ugovara da luka nautičkog turizma neće odgovarati za štete nastale pucanjem i/ili odvezivanjem krmenog konopa kojim je plovilo privezano za

⁵²² Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 506–507.

⁵²³ Čl. 319. – 321. ZOO-a.

⁵²⁴ Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 462.

⁵²⁵ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 150, str. 52.

gat/ponton. Naime, prilikom tumačenja ove odredbe postavlja se pitanje postoji li ipak, neovisno o ovom isključenju odgovornosti, odgovornost luke nautičkog turizma po osnovi krivnje, odnosno je li marina primjenom pažnje dobrog i savjesnog gospodarstvenika bila dužna ovo primijetiti i pokušati umanjiti ili otkloniti ovu štetu. Međutim, neke su odredbe o isključenju odgovornosti preuzete iz samog zakona, pa se stoga ne mogu utvrđivati ništetnima.⁵²⁶ Primjerice, odredba općih uvjeta kojom se isključuje odgovornost luke nautičkog turizma u slučaju više sile ili skrivenih mana plovila. U skladu s odredbom čl. 673.lj PZ-a, kod pravnog nedostatka na strani pružatelja usluge veza, da primjerice nema ispunjene sve uvjete za pružanje ove usluge, pravne posljedice za korisnika veza su pravo na naknadu štete i pravo na raskid ugovora.

5.1.6.3. Ništetnost ugovora o vezu s aspekta prava potrošača

ZIDPZ2019 u odredbi čl. 673.m st. 3. uređuje mogućnost utvrđenja ništetnosti u sljedećem slučaju koji se izrijeком odnosi na prava potrošača. Njime se uređuje da bi bilo ništetno nametanje odredbe o isključenju ili ograničenju odgovornosti za materijalne nedostatke veza koristeći se monopolskim položajem prema potrošaču. Ovdje će zbog specifičnosti geografskog položaja pojedinih marina u RH i broja marina biti zahtjevno ocijeniti kad je pojedina marina nametnula monopolski položaj. Smatramo da bi takve situacije bile iznimne, npr. ako se radi o jedinoj marini na pojedinom otoku.

Zakon o izmjenama i dopunama ZOO-a iz 2021. godine (dalje ZIDZOO2021)⁵²⁷ dodatno je izmijenio i članak 401. koji je uredio pitanja prava potrošača u pogledu uređenja što se ima smatrati nedostatkom stvari. Kod ugovora o vezu vez predstavlja stvar koju trgovac (marina) daje na uporabu korisniku veza. Međutim, kod ugovora o vezu nije moguće, a stoga ni uobičajeno ugovorom uređivati koje sve tehničke karakteristike ima vez koji marina daje na korištenje. Štoviše, čl. 673.j st. 2. uređuje pravo marine da prema potrebi bez prethodne suglasnosti korisnika veza premjesti plovilo na drugi vez. To znači da na temelju ZIDPZ2019 marina nema obvezu održavati konkretan vez, već ima obvezu osigurati siguran i ispravan vez u okviru vezova koje daje na korištenje tj. uporabu korisnicima. Zbog toga marine kao trgovci neće biti izložene riziku nedostatka stvari čak i ako je konkretan vez za pojedinog korisnika

⁵²⁶ Čl. 296. st. 3. ZOO-a.

⁵²⁷ NN, br. 126/21

kao potrošača neispravan, ako mu mogu osigurati predaju drugog veza na uporabu u istoj marini. Ovakvo pravo trgovaca je posebnost s aspekta obveze trgovca u odnosu na stvar (vez) koju daje potrošaču u okviru svoje usluge. Smisao ovakvog uređenja PZ-a je upravo u usluzi predaje sigurnog veza na uporabu, pri čemu nije odlučno koji je to vez. U tom smjeru ide i uređenje čl. 673.1 koje upućuje na obvezu osiguranja „mjesta“ za siguran vez, što u skladu s gore navedenim upućuje na to da nije riječ o konkretnome pojedinom vezu.

S aspekta ništetnosti ugovora ili ništetnosti pojedinih odredbi ugovora kod prava potrošača prema ZOO-u posljedice za kršenje ugovora od strane trgovaca nisu ništetnost, nego raskid ugovora, naknada štete, popravak stvari ili zamjena stvari. Navedeno je po samoj prirodi stvari osobito izraženo kod ugovora o vezu zbog gore navedenih razloga, gdje se pruža jedan od vezova u marini na uporabu, a ne konkretno određeni vez. Osim odredbi ZOO-a, koji kao *lex generalis* regulira materiju nepoštenih ugovornih odredbi i odnosi se na sve vrste ugovora, bitno je spomenuti i ZZZP koji kao *lex specialis* regulira materiju nepoštenih ugovornih odredbi u potrošačkim ugovorima. ZZZP određuje prvotno pojam nepoštene ugovorne odredbe (opća klauzula) na temelju koje se provodi „test nepoštenosti“. Pored opće klauzule o nepoštenosti ZZZP sadrži i listu potencijalno nepoštenih odredbi potrošačkih ugovora, uz kumulativno ispunjenje pretpostavki iz opće klauzule, čime je olakšano provođenje ovog „testa nepoštenosti“. Konkretno, pretpostavke nepoštenosti prema čl. 53. st. 1. ZZZP-a jesu: da je riječ o ugovornoj odredbi o kojoj se nije pojedinačno pregovaralo; da je odredba uzrokovala znatnu neravnotežu u pravima i obvezama ugovornih strana na štetu potrošača; da je to u suprotnosti s načelom savjesnosti i poštenja.

ZZZP u istoj odredbi čl. 53. st. 2. i 4. sadrži presumpciju da se o pojedinačnoj odredbi potrošačkoga tipskog ugovora nije pojedinačno pregovaralo – teret dokaza suprotnoga je na trgovcu. Ako se i pregovaralo o nekoj odredbi ugovora, to ne isključuje da se ostale odredbe ugovora ocjenjuju nepoštenima, ako je riječ o tipskom ugovoru trgovca. Izuzetak od mogućnosti provjere nepoštenosti ugovorne odredbe je – ako je unesena zakonska odredba prisilne naravi ili je riječ o odredbama i načelima konvencija koje obvezuju RH. Tumačenje dvojbenih i nerazumljivih odredbi potrošačkog ugovora vrši se *in favorem* potrošača u skladu s odredbom čl. 58. ZZZP-a. Odredbom čl. 59. st. 2. ZZZP izrijekom propisuje (kao i ZOO) da ništetnost pojedine odredbe ugovora ne povlači ništetnost i samog ugovora ako on može opstati

bez ništetne odredbe.⁵²⁸ Na primjeru uređenja općih uvjeta ACI d.d.-a⁵²⁹ moguće je u točki 13. uočiti pravno dvojbenu odredbu s aspekta ograničenja odgovornosti prema potrošačima, ali može biti upitna i prema drugim korisnicima. Navedena odredba glasi: „...u slučaju da dođe do štete nastale uslijed rada djelatnika ACI Marine, nadoknaditi trošak u skladu sa važećom policom, a u vrijednosti priznatoj od strane osiguravajućeg društva“. Iako ovdje nije precizirana vrsta osiguranja, kako je riječ o dobrovoljnom osiguranju, moguće je da šteta potrošaču neće biti priznata od strane pružatelja usluge jer to neće biti moguće primjenom uvjeta osiguranja. Tada bi takvo ograničenje moglo biti neobvezujuće za potrošača primjenom čl. 408. st. 3. ZOO-a.

5.1.6.4. Ugovorno isključenje odgovornosti za ispravnost veza

S aspekta odgovornosti za materijalne nedostatke ispunjenja od strane pružatelja usluge, uređenje sadržaja i opsega samog ispunjenja u odnosu na pružatelja usluge kod ugovora o vezu bit će u skladu s člankom 673.j PZ-a uređeno tim samim ugovorom. Razlog tomu je što navedena odredba Zakona u prvom stavku uređuje samo obvezu pružatelja usluge da korisniku veza – ustupi vez na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave. Stavkom trećim navedenog članka uređeno je kako je svako daljnje uređenje obveza pružatelja usluga dispozitivno u skladu s odredbama ugovora. Ovdje zakon posebno upućuje na mogućnost ugovaranja nadzora te dodatnih usluga i radova. Zbog navedenog uređenja PZ-a moguće je zaključiti kako je zakonska odgovornost pružatelja usluge veza u smislu ispunjenja uvijek vrlo usko vezana na odgovornost za materijalne nedostatke stvari koja je nadalje uređena izričito odredbom članka 673. m PZ-a. Ova odredba uređuje u kakvom stanju mora biti vez koji se daje na uporabu u skladu s čl. 673.j. PZ-a. Ovim člankom se uređuje da vez mora biti u prikladnom stanju za sigurnu uporabu ne samo u vrijeme kad se predaje korisniku nego za sve vrijeme trajanja ugovora. Osobitost ove obveze pružatelja usluge je u tome što on nije dužan

⁵²⁸ Praksa Suda EU-a o nepoštenim ugovornim odredbama potrošačkih ugovora – presude C-240/98 do 244/98 Oceano Grupo, presuda C-473/00 Cofidis, presuda C-237/02 Freiburger, presuda C-168/05 Mostaza Claro, presuda C-243/08 Pannon, presude C-40/08 Asturcom i C-76/10 Pohotovost, presuda C-453/10 Pereničová, presuda C-618/10 Banco Espanol, presude C-488/11 Asbeek Brusse i C397/11 Jörös, rješenje C-537/12 i C-116/13 Banco Popular Espanol, rješenje C-342/13 Sebestyén, presuda C-280/13 Barclays Bank, presuda C-169/14 Morcillo, presuda C-537/13 Šiba, presuda C-110/14 Costae i rješenje C-74/15 Tarcau, presuda C-377/14 Radlinger, presude C-381/14 i C-385/14 Sinues, presuda C-26/13 Kasler, presuda C-186/16 Andriciuc.

⁵²⁹ Službene mrežne stranice ACI-ja; http://www.aci-marinas.com/aci_conditions/opci-uvjeti/ (21. kolovoza 2019.).

prema zakonu osigurati prikladnost konkretnog veza, već je dužan osigurati takav vez. To proizlazi iz uređenja prvog stavka ovog članka koji daje pravo pružatelju usluge i premjestiti jahtu ili brodicu na drugi odgovarajući vez. Navedeno pravo je i u skladu s uređenjem čl. 673.j PZ-a u stavku drugom koje upućuje da za premještaj jahte ili brodice nije potrebno odobrenje korisnika veza. Iz toga je vidljiva intencija zakonodavca da vrlo jasno uredi obvezu, a time i odgovornost pružatelja usluge za sigurnost samog veza, dok je ostavljeno na dispozitivno uređenje pitanje nadzora plovila i drugih usluga koje su moguće od strane pružatelja usluga. Kako je prethodno navedeno, čl. 673.l PZ-a uređuje da je pružatelj usluge dužan ustupiti i održavati siguran vez, iz čega se zaključuje da je riječ o prisilnoj normi gdje ova ugovorna strana ne može isključiti ovu svoju obvezu jer je zakonom predviđena kao dužnost. *Ratio* ovakvog uređenja može biti i u činjenici što je sam vez, ako ga promatramo kao stvar, uvijek u ovlasti koncesionara, tj. pružatelja usluge. To znači da korisnik veza ni ne može preuzeti odgovornost za sigurnost veza. Pri tome pod pojmom „vez“ možemo smatrati tehničko uređenje za vezanje jahte ili brodice na obali i uređenje veza u moru te samo mjesto vezanja. Pružatelj usluge veza je stoga dužan omogućiti takvo mjesto veza gdje će korisniku usluge omogućiti sigurnost od nastupa štete. Predvidivi uzroci štete su pri tome prvenstveno uzroci koji potječu od vremenskih uvjeta.

U odnosu na mogućnosti pružatelja usluge veza da ograniči ili isključi svoju odgovornost u odnosu na stvar koju predaje korisniku na uporabu (vez), moramo najprije uzeti u obzir uređenje ZOO-a iz čl. 357. koji upućuje na odgovornost za ispunjenje kod naplatnih ugovora, što ne bi ostavilo prostor za npr. ugovorno isključenje odgovornosti za ispunjenje u cijelosti. Nadalje, glede predmeta ugovora, a to je predaja veza na uporabu, čl. 400. ZOO-a uređuje odgovornost za materijalne nedostatke stvari. Iako je ovdje riječ o predaji stvari na uporabu, a ne o prodaji stvari, smisao i svrha ovog uređenja ZOO-a su jednaki. To znači da pružatelj usluge veza odgovara za materijalne nedostatke koje je stvar (vez) imala u trenutku predaje veza korisniku na uporabu te kasnije tijekom trajanja ugovora. Odgovornost za materijalne i pravne nedostatke uređena je najprije temeljnom odredbom ZOO-a, čl. 357., koja uređuje u 1. stavku da svatko odgovara za materijalne nedostatke svog ispunjenja kod naplatnog ugovora. Ova odredba time u širokom smislu uređuje načelo odgovornosti za materijalne nedostatke već i za samo ispunjenje kod dvostrano obveznih ugovora, s time da se u 3. stavku ovog članka dodatno upućuje i na odredbe ZOO-a o odgovornosti prodavatelja. Kako je ugovor o vezu u pravilu naplatni ugovor, nije dvojbeno da se na njega primjenjuje načelo odgovornosti za materijalne nedostatke ugovorne strane koja pruža uslugu veza. U

smislu ugovora o vezu moguće je pitanje odgovornosti za materijalne nedostatke analizirati i kao odgovornost za materijalne nedostatke ispunjenja ugovorne obveze, a posebno i kao odgovornost za materijalne nedostatke stvari.

Odredbom čl. 673.m st. 1. PZ-a propisano je da ako pružatelj usluge veza ne otkloni nedostatke ili ne premjesti jahtu ili brodicu na odgovarajući vez, korisnik veza može raskinuti ugovor te ima pravo na naknadu štete. Ova odredba stoga ukazuje na pretpostavljenu krivnju marine u smislu subjektivne odgovornosti. Time je ova odredba sadržajno u skladu s odredbom ZOO-a o pravu kupca u slučaju postojanja materijalnog nedostatka iz odredbe čl. 420. ZOO-a, samo što je ovdje PZ-om s obzirom na karakteristike samog ugovora o vezu ovo pravo ograničeno na raskid ugovora i naknadu štete. Daljnje dvije odredbe ovog članka i to st. 2. i st. 3. govore o isključenju ili ograničenju odgovornosti za materijalne nedostatke na vezu i to tako da odredba st. 2. izrijekom propisuje da se odgovornost za materijalne nedostatke veza koja je posljedica namjere ili krajnje nepažnje pružatelja usluge veza ne može ugovorom isključiti ili ograničiti. Kako ZOO u svojim odredbama o materijalnim nedostacima ne sadrži ovakvu odredbu, ovo je primjer odredbe na koju se poziva opća odredba čl. 357. st. 3. ZOO-a koja upućuje na mogućnost da se za pojedine ugovore posebno propišu uvjeti. S druge strane, odredba st. 3. u čl. 673.m PZ-a koja propisuje da je odredba ugovora o ograničenju ili isključenju odgovornosti za materijalne nedostatke veza ništetna ako je nedostatak bio poznat pružatelju usluge veza, a on o njemu nije obavijestio korisnika veza, a i onda kad je pružatelj usluge veza nametnuo tu odredbu koristeći se svojim monopolskim položajem te ako se radi o potrošačkom ugovoru, sadržajno je istovjetna s odredbom čl. 408. st. 2. ZOO-a. Sve navedeno daje zaključiti da su prava potrošača kod ugovora o vezu kroz posebne odredbe PZ-a u čl. 673.j do 673.m precizno uređene, a na što upućuje odredba čl. 357. st. 3. ZOO-a.

U slučaju ugovora o vezu treba naglasiti da je stvar koja je predmet ugovora predaja veza na uporabu, a ne prihvrat plovila, tj. nadzor nad plovilom, što može biti samo dobrovoljna obveza marine. Pružatelj usluge veza predaje vez korisniku veza, te se stoga u tom odnosu odgovara za nedostatke veza, a ne za nedostatke plovila. Pitanje odgovornosti pružatelja usluge veza za nedostatke plovila samo iznimno može doći u obzir. Na primjer, ako su ugovorom o vezu ugovorne strane ugovorile posebne obveze na strani pružatelja usluge veza koje bi bile povezane, primjerice, s održavanjem plovila ili posebno ugovorom uređenim načinom nadziranja plovila, a propust tih usluga može dalje biti uzrok za nedostatke na plovilu. Budući da je vez sam po sebi dio neodvojive infrastrukture marine, dakle korisnik veza ga prilikom

uporabe ne može izmjestiti ni funkcionalno uporabom promijeniti, očito je da će pružatelj usluge veza imati odgovornost za nedostatke veza u smislu održavanja stanja veza kakav on objektivno treba biti da bi bio ispravan. Ovdje se prije svega misli na ispravnost konopaca koji služe za tzv. *mooring* (konopci kojima je plovilo vezano u moru za određena učvršćenja u samom moru) te na podobnost mjesta za privez na obali (rivi, pontonu i sl.). Međutim, pitanje nedostataka veza može biti analizirano i s aspekta sigurnosti veza od vremenskih uvjeta kroz samu poziciju veza, neovisno o kvaliteti samog veza u užem smislu riječi (konopci i mjesto za privez na obali). Stoga je moguće da pojedini vezovi imaju nedostatke u tom smislu, a da ih pojedini vezovi nemaju, odnosno da su potpuno sigurni u svim vremenskim uvjetima. Ova karakteristika uvelike ovisi o lokaciji marine te o lokaciji vezova unutar same marine (zaštićenost od valova i vjetrova i dr.). U slučaju isključenja ili ograničenja marine od odgovornosti za nedostatke veza zbog vremenskih uvjeta može se zaključiti da bi to bilo protivno čl. 400. ZOO-a, jer marina treba znati za kakvih je vremenskih uvjeta sposobna pružati uslugu veza, što ujedno znači da su joj nedostaci po toj osnovi poznati. Iznimno, vremenski uvjeti mogu biti nepredvidivi i bez mogućnosti sprječavanja štete (kao npr. pijavice i nevremena takvog intenziteta kakav nije ranije zabilježen na tom lokalitetu i sl.), što može biti iznimka u kojoj je moguće primijeniti i višu silu. Uređenje iz članka 400. ZOO-a pritom je jednako, neovisno o tome je li riječ o korisniku koji je trgovac ili potrošač. Što se tiče potrošača, odredba ugovora o ograničenju ili isključenju odgovornosti, kako je spomenuto (vidi *supra*, 4.2.6.), može biti i ništetna ako je riječ o potrošačkom ugovoru, u skladu s čl. 408. st. 3. ZOO-a. To bi značilo da bi čak i onda kad bi nedostatak veza nastao tijekom trajanja ugovora i bez znanja marine ništetna bila odredba kojom marina isključuje svoju odgovornost u odnosu na potrošača za takav nedostatak veza. Osim navedenih odredbi članaka 400. i 408. ZOO-a potrebno je prije svega napomenuti i da je odredbom čl. 357. ZOO-a uređeno opće pravilo ugovornog prava u pogledu odgovornosti za materijalne i pravne nedostatke ispunjenja, koje se primjenjuje i prilikom tumačenja ugovornih odnosa temeljem ugovora o vezu između marine i korisnika veza. Konkretno, odredbom čl. 357. ZOO-a propisano je da kod naplatnog ugovora svaki ugovaratelj odgovara za materijalne nedostatke svog ispunjenja, kao i za pravne nedostatke ispunjenja te da je dužan štititi drugu stranu od prava i zahtjeva trećih osoba kojima bi njezino pravo bilo isključeno ili suženo. Daljnjom odredbom st. 3. istog članka propisano je da se na navedene odgovornosti prenositelja na odgovarajući način primjenjuju odredbe ZOO-a o odgovornosti prodavatelja za materijalne i pravne nedostatke (koji su uređeni odredbama 400. do 422. ZOO-a) ako za pojedine ugovore nije što drugo propisano. Za ugovor o vezu ZOO-om nije ništa drugo propisano, već je sam ugovor o vezu reguliran odredbama PZ-a.

Pitanje odgovornosti za materijalne nedostatke veza regulirano je odredbom čl. 673.m PZ-a, pa je za ovaj ugovorni odnos i pitanje odgovornosti za materijalne nedostatke veza prvenstveno relevantna ova odredba. Uvidom u sam sadržaj ove odredbe vidljivo je da je u st. 1. propisano da ako je vez ustupljen u stanju neprikladnom za sigurnu uporabu ili ako za vrijeme trajanja ugovora o vezu dospije u takvo stanje, a pružatelj usluge veza ne otkloni nedostatke ili ne premjesti jahtu ili brodicu na odgovarajući vez, korisnik veza može raskinuti ugovor te ima pravo na naknadu štete. Dakle, ova odredba je sadržajno u skladu s odredbom ZOO-a o pravu kupca u slučaju postojanja materijalnog nedostatka (čl. 420. ZOO-a), samo što je ovdje PZ-om s obzirom na karakteristike samog ugovora o vezu ovo pravo ograničeno na raskid ugovora i naknadu štete. ZOO sadrži ovakvu odredbu u čl. 345. st. 1., ali ovo može biti i primjer odredbe na koju se poziva opća odredba čl. 357. st. 3. ZOO-a. Također, potrebno je uzeti u obzir i stav Vrhovnog suda RH u formi posebnog zaključka javno objavljenog na službenim mrežnim stranicama Vrhovnog suda RH pod brojem Su-IV-155/16 od 12. travnja 2016. godine u odnosu na obvezu suda da po službenoj dužnosti ispituje ništetnost odredbi općih uvjeta ugovora. Tim se stavom određuje da u slučajevima kada iz činjeničnih navoda stranaka to ne proizlazi, odnosno i kada nema izričite izjave stranaka glede ništetnosti neke odredbe Općih uvjeta ugovora, sud mora ocijeniti ništetnost po službenoj dužnosti ako su priloženi Opći uvjeti ugovora. Odnosno, kada to ne proizlazi iz činjeničnih navoda, a u spisu nema priloženih Općih uvjeta ugovora, sud nije dužan po službenoj dužnosti ispitivati ništetnost (nedopuštenost) pojedine odredbe Općih uvjeta ugovora, te će o osnovanosti tužbenog zahtjeva u tom slučaju odlučiti po pravilima o teretu dokazivanja.⁵³⁰

Zaključno, može se naznačiti da marine još nisu pristupile podjeli svojih općih uvjeta ugovora tako da su različito uredile svoja ograničenja ili isključenja odgovornosti, ovisno o tome ugovaraju li te uvjete prema trgovcima ili potrošačima. U svakom slučaju, navedeno uređenje ograničenja i/ili isključenja odgovornosti u pogledu materijalnih nedostataka veza cjelovito je uređeno člankom 673.m PZ-a, gdje se uz navedeno propisuje da se ne može ugovorom ograničiti ili isključiti odgovornost za materijalne nedostatke veza kao posljedica namjere ili krajnje nepažnje pružatelja usluge veza. U tom smislu, objektivno bitni sastojci ugovora o vezu, dakle minimum obveza ugovornih strana koji je potreban da bi se ugovor

⁵³⁰ Službene mrežne stranice Vrhovnog suda RH, http://www.vsrh.hr/custompages/static/HRV/files/PravnaShvacanja-Zakljucci/GO-zakljucci/VSRH_GO_2016_Su_155-2016_2016-04-12_zakljucci.pdf (13. srpnja 2020.).

kvalificirao kao ugovor o nautičkom vezu, neovisno o tome tko je pružatelj usluge, jesu ustupanje na uporabu i održavanje sigurnog veza, dok se subjektivno bitni sastojci, nadzor plovila na vezu te dodatne usluge i radovi, moraju izričito ugovoriti, pri čemu se ne podrazumijeva njihov sadržaj i opseg. Zbog navedenog će se pitanje potencijalne ništetnosti načelno odnositi na objektivno bitne sastojke ugovora, koje nije moguće dispozitivno urediti, ograničiti ili isključiti.

5.1.7. Utjecaj nautičkog iskustva odgovornih osoba luka nautičkog turizma i odgovornih osoba za upravljanje plovilima

Nautičko se iskustvo kod ocjene odgovornosti luka nautičkog turizma odnosi jednako na djelatnike samih marina (tzv. mornare) i na osobe koje upravljaju plovilima, tj. brodicama ili jahtama. Djelatnik luke nautičkog turizma mora imati osnovna znanja i iskustva o samim nautičkim vještinama zato što on kroz obavljanje svojih radnih zadataka mora znati procijeniti potencijalno štetne situacije i u razumnoj mjeri pristupiti sprječavanju nastanka štete. U tom je smislu npr. nedovoljno ili pogrešno vezanje plovila od strane osobe koja upravlja plovilom dio odgovornosti i samog djelatnika luke nautičkog turizma, neovisno o tome što je osoba koja upravlja plovilom primarno dužna obaviti vezanje plovila na siguran i pravilan način. Može se zaključiti da osobe koje sudjeluju u nadzoru i prihvatu plovila od strane luka nautičkog turizma moraju imati potrebna znanja koja su dostatna za objektivnu stručnu procjenu pravilnosti kretanja, pristajanja, vezanja i održavanja plovila od strane njihovih korisnika u samim lukama nautičkog turizma. Navedeno proizlazi iz čl. 10. ZOO-a gdje se upućuje na pažnju dobrog stručnjaka, ali i iz čl. 4. PZ-a koji upućuje i na primjenu običaja. U slučaju ugovora o vezu to znači da je mornar osoba koja provodi dio usluge marine, a to je prihvata plovila na vez. Ipak, neovisno o obvezi marine da ima osposobljeno stručno osoblje koje prihvaća plovila korisnika, odgovornost zapovjednika plovila za upravljanje plovilom time nije umanjena, jer se uvijek kod prihvata plovila na vez radi o upravljanju plovilom od strane zapovjednika plovila. To s druge strane znači da posjedovanje potrebnih nautičkih znanja, ali i znanja koja nisu nužno neposredno usmjerena na nautiku kao vještinu upravljanja plovilom, mora biti nužno prisutno kod samih korisnika plovila te drugih osoba koje se mogu ocijeniti kao odgovorne u odnosu na upravljanje, posjedovanje i održavanje plovila, jer plovilom ne može upravljati neovlaštena osoba. Stoga je potvrda o posjedovanju nautičkih znanja formalno propisana u dijelu upravljanja plovilom, dok logično nije propisana u dijelu održavanja plovila od strane vlasnika plovila. Smatramo da se velik broj pomorskih nezgoda događa zbog nedovoljnog nautičkog

iskustva u dijelu održavanja plovila od strane vlasnika, slabe opremljenosti plovnih objekata i neusklađenog ponašanja posade spram pomorskih propisa i pomorskih običaja. Ovdje treba zaključno podsjetiti kako ZIDPZ2019 u čl. 673.1 osobito propisuje pažnju dobrog stručnjaka, a čl. 673.m st. 2. uređuje kako nije moguće isključiti odgovornost za krajnju nepažnju, a što i formalno potiče potrebu osposobljavanja djelatnika pružatelja usluge, tj. marina.

5.1.8. Uzroci štetnih događaja u okviru djelatnosti luka nautičkog turizma

Uzroci štetnih događaja koji se uobičajeno pojavljuju u okviru djelatnosti luka nautičkog turizma u pravilu mogu biti:

- sudar
- požar
- potonuće
- krađa
- oštećenja uzrokovana vremenskim uvjetima, prvenstveno vjetrom.

Navedenih pet uzroka štetnih događaja može se smatrati najčešćima, a uz njih se mogu navesti još i štete od smrzavanja, od glodavaca, te oštećenja kod manipulacije dizalicom i u premještaju plovila na suhi vez.⁵³¹ Definiranje odgovornosti u pojedinoj vrsti štete bit će u pravilu determinirano konkretnim okolnostima. Ipak, neki rijetki uzroci štete mogu se beziznimno pripisati odgovornosti luka nautičkog turizma, a kako se i u analizama konkretnih primjera općih uvjeta ugovora razlaže (vidi *supra*, 4.2.8.), vrlo se rijetko taj uzrok uređuje tim uvjetima. Takav primjer jest puknuće veza ili tzv. *mooringa*. Kako se radi o opremi ili infrastrukturi same luke, nije moguće dokazati odgovornost korisnika veza, već će odgovornost za takve slučajeve biti na strani luke nautičkog turizma, koja je odgovorna za materijalne nedostatke veza u skladu s odredbom čl. 673.m ZIDPZ2019. Tako je primjetno da u nekim općim uvjetima ugovora postoji snažan naglasak na ispravnosti konopa koje koriste korisnici, pri čemu se dovoljno jasno ne diferencira da je riječ o tzv. krmenim konopcima, a ne konopcima koji predstavljaju konopce veza ili *mooring*. Do takvog događaja logično dolazi uslijed jakih

⁵³¹ Za više o pomorskim nesrećama i nezgodama vidi statističke podatke prikupljene od strane Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru – MRCC Rijeka, koji se za svaku godinu objavljuju na službenim mrežnim stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

naprezanja, tj. u uvjetima vremenskih nepogoda, prvenstveno jakih vjetrova. U tim uvjetima puknuće *mooringa* uzrokuje nekontrolirano međusobno udaranje plovila. Kako je riječ o predmetima vrlo velike težine, od minimalno dvije do 30 i više tona, očito je da nužno moraju nastati određene štete prije nego što se plovilo ponovno veže i osigura od kontakta s drugim plovilima. Sredstva za zaštitu plovila od kontakta s drugim plovilima (bokobrani) nisu namijenjena za te svrhe i u pravilu neće moći spriječiti nastanak štete. Puknuće *mooringa* u pravilu se događa u podvodnom dijelu *mooringa*, najčešće na pregibu lanca u dijelu gdje se on podiže s morskog dna (zbog učestalog trenja na tom mjestu) i korisnik veza ne može uočiti rizik od budućeg puknuća, pa bi ovo bio primjer za odgovornost luke nautičkog turizma. Međutim, znatno su važniji uobičajeni primjeri štetnih događaja koji također nisu predviđeni ugovorom ili propisom, ali kod kojih ni tumačenjem pravila struke nije moguća jednostavna ocjena toga koja bi ugovorna strana trebala preuzeti odgovornost. Analizom vrsta pomorskih nezgoda te njihovih uzroka moguće je definirati zaključke o razlozima određenih pomorskih nezgoda i na osnovi dobivenih zaključaka odrediti mjere kojima se nezgode mogu spriječiti ili kojima se mogu umanjiti njihove posljedice.⁵³² Kao uzroci najvećeg broja nezgoda kod plovila nautičkog turizma pojavljuju se nesposobnost manevriranja i nasukanje. Međutim, ako se vrste nezgoda analiziraju prema tipu plovila nautičkog turizma, tada se može zaključiti da se kod jedrilica bilježi najveći broj nasukanja i nesposobnosti za manevriranje, dok se kod brodica na motorni pogon bilježi najveći broj nesposobnosti za manevriranje. Jedan od mogućih uzroka koji rezultira nasukanjem plovila može biti puhanje jakog i olujnog vjetra. Načelno, prema nabrojenom redoslijedu najčešćih šteta u marini moguće je zauzeti određene stavove u pogledu odgovornosti marine.

U slučaju sudara odgovornost za upravljanje plovilom prema PZ-u ima vlasnik brodice ili jahte odnosno njezin najmoprimac ili korisnik, te bi time bila isključena odgovornost marine.⁵³³ Iako u praksi djelatnici marine nerijetko daju upute (kod npr. pristajanja plovila), time ne bi bila isključena odgovornost plovila (brod ili jahta). Ovdje je potrebno napomenuti da prema čl. 749. PZ-a sudar broda može prouzročiti i vezani brod (plovilo) ili može biti prouzročen prema plovilu koje je vezano. Dakle, do štete izazvane sudarom može doći izvan radnje pristajanja bez prisutnosti djelatnika marine, dok su plovila na vezu.

⁵³² Mohović; Barić; Itković, *op. cit.* u bilj. 439, str.117.

⁵³³ Čl. 750. PZ-a.

U slučaju požara odlučujuće okolnosti trebale bi biti u kojoj je mjeri bilo moguće predvidjeti i spriječiti sam nastup požara, koje je opće mjere protupožarne zaštite marina poduzela, a zatim i mjere kod konkretnog suzbijanja već nastalog požara. Ovisno o uzroku požara te ugovornim uvjetima u slučaju usluge nadzora i/ili održavanja plovila, bilo bi moguće dati detaljniji pogled na eventualnu odgovornost marine, osobito u smislu PZ-a koji je sada uredio ugovor o vezu tako da se nadzor plovila sam po sebi ne podrazumijeva, već se može ugovorno urediti.

Potonuće plovila je vrsta štete koja po prirodi stvari teško može biti predviđena, što bi usmjerilo na odgovornost marine, ali s druge strane, može biti uočena u tijeku samog procesa potonuća. Ako je riječ o sporom i dugotrajnom procesu koji su djelatnici marine mogli uočiti kroz redovite obilaskе plovila, praćenjem tzv. vodene crte plovila, tada bi moglo doći do odgovornosti marine u slučaju propuštanja radnji za sprječavanje potonuća. Ovdje je također relevantno i je li ugovorom o vezu ugovorena obveza nadzora ili nije. Naime, ovisno o tome koji je opseg usluga bio ugovoren, pa time i je li bila ugovorena obveza nadzora ili nije, utvrđivat će se postoji li propust marine ili njezinih djelatnika zbog kojega je došlo do potonuća i štete. Također, marina će odgovarati i za propuste u izvršavanju zakonskih obveza održavanja sigurnosti i reda u luci, pa će tako biti odgovorna i za potonuće do kojeg je došlo zbog općenito neurednog raspolaganja vezovima ili nedostatka reda i sigurnosti u luci uslijed sveukupno lošeg upravljanja lukom.⁵³⁴ Detaljnije o potonuću je već razrađeno u radu (vidi *supra*, 4.2.5. i 5.1.4.).

Odgovornost marine za krađu plovila također će u velikoj mjeri ovisiti o ugovornom uređenju marine u pogledu nadzora, prijave dolaska i odlaska korisnika, predaje ključeva i/ili isprava. Imajući u vidu da djelatnici marine nisu ovlašteni provjeravati identitet osoba koje se nalaze na plovilima, ni prema zakonu ni prema uobičajenim općim uvjetima ugovora o vezu, načelno u redovnom tijeku stvari marina nije odgovorna za slučaj krađe plovila koji kao takav nije mogao biti predviđen ili spriječen. Navedeno će uvijek trebati ocijeniti ovisno o sadržaju ugovora o vezu, gdje se prvo treba utvrditi je li ugovorena usluga nadzora, a zatim i sve druge ugovorene odredbe kako bi se utvrdio opseg odgovornosti u odnosu na takav štetni događaj. U štetama uzrokovanim krađom mogućnosti marine su vrlo ograničene s obzirom na to da marina nije ovlaštena legitimirati osobe koje se kreću prostorom marine, jer je ulaz na pomorsko dobro

⁵³⁴ Padovan; Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 259, str. 164.

u pravilu slobodan. To ujedno znači da je i pristup svim plovilima na moru u pravilu slobodan. Boravak osoba na plovilu također nije status koji marina nužno mora kontrolirati i nadalje identificirati osobe, naročito ako se uzme u obzir da je riječ o privatnoj imovini, koja se koristi u privatne svrhe i to za odmor, te bi ponašanje marine koje je u suprotnosti s time bilo protivno običajima i očekivanjima gostiju. Međutim, rizik štete od krađe u slučaju hrvatskih marina je velik jer su obale susjednih zemalja blizu i brodovi se imaju kamo sakriti i izići iz obalnog nadzora RH. Takav rizik u pravilu nemaju jedrilice zbog sporosti svojega kretanja, niti bi takav rizik postojao u odnosu na plovila manje vrijednosti i slabijih maritimnih sposobnosti za plovidbu otvorenim međunarodnim vodama. Nema sumnje da postoji manji rizik od krađe plovila sa suhog veza, a tada bi odgovornost marine mogla postojati zato što je marina dužna na tehnički način organizirati kontrolu ulaska i izlaska plovila sa suhog veza, što nije moguće u slučaju morskog veza. Štete od krađe inventara s plovila su moguće i prisutne te marina odgovara za takve štete samo pod uvjetom da je taj inventar bio prijavljen marini te ako je šteta mogla nedvojbeno biti spriječena od strane djelatnika marine. Primjetno je da marine nude mogućnost evidentiranja inventara koji će korisnik ostaviti na plovilu, čime nastoje dati do znanja da nemaju namjeru preuzimati odgovornost za štete u vidu krađe inventara. Smatramo da je takav pristup marina opravdan jer je u protivnom vrlo teško provoditi permanentnu kontrolu toga je li doista sav popisani inventar na plovilu te tko uopće boravi na plovilu i na koji način ostavlja plovilo prilikom odlaska. Osnovna funkcija, cilj i svrha marine jest osigurati siguran vez za plovilo, te je znatno složenije ugovarati odnos koji bi išao za širim opsegom ovlaštenja i dužnosti marine, npr. tako da marina kontrolira unutrašnjost plovila. Odgovornost za štetu zbog otuđenja pokretnina eventualno se može promatrati kroz pravila o izvanugovornoj odgovornosti štetnika za štetu u situacijama kada nije ugovoreno da marina nadzire unutrašnjost plovila. Primjerice, u slučaju provalne krađe u plovilo nema sumnje da marina nije nanijela štetu korisniku, jer je treća osoba provalila u plovilo i otuđila opremu.⁵³⁵

Konačno, u pogledu vremenskih uvjeta načelno je moguće zaključiti da odgovornost marine postoji, a iznimno da bi marina imala razloge za oslobođenje od svoje odgovornosti. Na primjer, u slučaju takvih vremenskih uvjeta koji nisu mogli biti predviđeni (tuča, pijavica i sl.) ili su mogli biti predviđeni kroz neposrednu skoriju prognozu, ali znatno prelaze uobičajene

⁵³⁵ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 176, str. 372.

i predviđene vremenske uvjete, kao npr. orkanski vjetar, za koje infrastruktura marine nije bila predviđena.

5.1.9. Mjerodavno pravo, stvarna i mjesna nadležnost

Prvi koraci usmjereni na usklađivanje pravila o mjerodavnom pravu u ugovornim odnosima poduzeti su u okviru pregovora i donošenja Konvencije o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze od 19. lipnja 1980. (Rimska konvencija). Konvencija je zamijenjena Uredbom Europskog parlamenta i Vijeća 593/2008 od 17. lipnja 2008. godine o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze, tj. Uredbom Rim I⁵³⁶. Budući da korisnici usluge veza mogu biti fizičke osobe, te se tada predmetni ugovori o vezu tretiraju kao potrošački ugovori, bitno je napomenuti da za nadležnost i mjerodavno pravo u potrošačkim ugovorima relevantan pravni okvir predstavljaju odredbe Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća 1215/2012 od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima⁵³⁷ (Uredba Bruxelles I bis)⁵³⁸ i Uredbe Rim I te Direktive 93/13/EEZ od 5. travnja 1993. godine o nepoštenim odredbama u potrošačkim ugovorima⁵³⁹. Direktiva Vijeća br. 93/13/EEZ⁵⁴⁰ uređuje prvenstveno materijalnopravna pitanja, no relevantna je i s aspekta međunarodnog privatnog prava te ima prednost pred nacionalnim, ali i europskim propisima, što uključuje i odredbe Uredbe Bruxelles I bis. Ove direktive i uredbe daju osnovne smjernice postupanja, a ujedno i obvezuju države članice na implementiranje njihovih odredbi u nacionalno zakonodavstvo, čime se omogućuje jednaka razina zaštite unutar Unije. Za potrošače je tako najvažniji izvor prava ZZP čije su odredbe usklađene s odredbama potrošačkih direktiva. Hrvatski je pravni sustav kroz odredbe ZZP-a preuzeo odredbe Direktive 93/13/EEZ, ali i drugih direktiva navedenih u čl. 2. ZZP-a. Ako su odredbe ZZP-a u suprotnosti s odredbama zakona kojima se uređuju pojedina područja, a koji su usklađeni s pravnom

⁵³⁶ Sl. 1. EU 2008 L 177/6.

⁵³⁷ Prije ove Uredbe bila je donesena Uredba Vijeća 44/2001 od 22. prosinca 2000. o sudskoj nadležnosti i priznanju i ovrsi odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (Uredbom Bruxelles I), Sl. 1. EU 2000 L 12/1.

⁵³⁸ Sl. 1. EU 2012 L 351/1.

⁵³⁹ Sl. 1. EZ 1993 L95/29.

⁵⁴⁰ Direktivom (EU) 2019/2161 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. izmijenjena je Direktiva Vijeća 93/13/EEZ i direktive 98/6/EZ, 2005/29/EZ te 2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu boljeg izvršavanja i modernizacije pravila Unije o zaštiti potrošača (Tekst značajan za EGP) (Službeni list Europske unije 328, 18. 12. 2019.). ZZP je usklađen s ovom izmjenom (čl. 2. ZZP-a).

stečevinom EU-a, na odnose između potrošača i trgovaca primarno se primjenjuju odredbe tih posebnih zakona. Također, ako navedenim posebnim zakonima ili samim ZZP-om nije drukčije određeno, na obveznopravne odnose između potrošača i trgovaca primjenjuju se odredbe ZOO-a.⁵⁴¹

Za potrošačke ugovore mjerodavno je pravo države u kojoj potrošač ima uobičajeno boravište uz ispunjenje određenih uvjeta: poduzetnik mora u toj državi provoditi svoje komercijalne ili stručne djelatnosti ili bilo kojim sredstvima usmjeravati iste na državu u pitanju, a ugovor mora biti sklopljen unutar spomenutih aktivnosti.⁵⁴² Pored toga, Uredba Rim I navodi i listu potrošačkih ugovora koji su izuzeti od primjene odredbi o potrošačkim ugovorima. To su: a) ugovor o pružanju usluga koje se potrošaču pružaju isključivo u državi koja nije ujedno i država njegova uobičajenog boravišta, b) ugovor o prijevozu koji se ne smatra ugovorom o paket aranžmanima u skladu s odredbama Direktive Vijeća 90/314/EEZ od 13. lipnja 1990. o putovanjima, odmorima i kružnim putovanjima u paket aranžmanima⁵⁴³, c) ugovor o najmu nekretnine koji ne predstavlja ugovor o pravu na vremenski ograničenu uporabu nekretnine u skladu s odredbama Direktive 2008/122/EZ, d) prava i obveze koji predstavljaju financijski instrument ili odredbe i uvjete kojima podliježe izdavanje odnosno javna ponuda i javno preuzimanje ponuda prenosivih vrijednosnih papira, te unos i otkup jedinica u organizacijama za kolektivno ulaganje, u mjeri u kojoj te aktivnosti ne predstavljaju pružanje financijskih usluga, e) ugovor sklopljen unutar multilateralnog sustava koji spaja, odnosno pojednostavljuje spajanje interesa trećih osoba kod višestruke kupovine i prodaje u vezi s financijskim instrumentima.⁵⁴⁴ Uredba Rim I ne daje definiciju uobičajenog boravišta kada su u pitanju fizičke osobe, već samo propisuje kako se uobičajenim boravištem za trgovačka društva i druga tijela, s pravnom osobnošću ili bez nje, smatra mjesto središnje uprave, a uobičajenim boravištem fizičke osobe koja djeluje u sklopu svog poslovanja smatra se glavno mjesto poslovanja⁵⁴⁵. Ugovor o pružanju usluga prema tome podliježe pravu države u kojoj pružatelj usluge ima uobičajeno boravište.⁵⁴⁶

⁵⁴¹ Čl. 4. ZZP-a.

⁵⁴² Uredba Rim I, čl. 6.)

⁵⁴³ Ova Direktiva je stavljena van snage stupanjem na snagu Direktive (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2015. o putovanjima u paket aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 i Direktive 2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća (Službeni list Europske unije 326/1).

⁵⁴⁴ Uredba Rim I, čl. 6. st. 4.

⁵⁴⁵ Uredba Rim I, čl. 19., st. 1 i 2.

⁵⁴⁶ Uredba Rim I, čl. 4. st. 1. t. (b).

Neovisno o gornjem uređenju u slučaju potrošačkih ugovora, u pogledu mjerodavnog prava za utvrđenje ugovorne odgovornosti primjenjuje se ono pravo koje su stranke ugovorile. Ovo je u skladu s Uredbom Rim I i u tom je smislu poželjno da stranke već prilikom ugovaranja i u samom ugovoru naznače koje je pravo mjerodavno u slučaju spora.⁵⁴⁷ Tako i marine u RH koje sklapaju ugovore s brojnim inozemnim korisnicima u pravilu ugovaraju primjenu prava RH. Međutim, ako stranke u ugovoru ne naznače koje je pravo mjerodavno, primjenjuje se pravo ovisno o ugovoru koji sklapaju. Budući da je u konkretnom slučaju riječ o ugovoru o pružanju usluge veza, u skladu s odredbom čl. 4. Uredbe Rim I primjenjuje se pravo države u kojoj pružatelj usluga ima uobičajeno boravište, što za marine kao pružatelje usluge veza sa sjedištem u RH znači da se primjenjuje pravo RH kao mjerodavno pravo. U slučaju potrošačkih ugovora o tranzitnom vezu sklopljenih putem *online bookinga* primjenjiva je odredba čl. 6. Uredbe Rim I koja regulira mjerodavno pravo u slučaju potrošačkih ugovora. Tako, ako bi ugovor o vezu bio sklopljen kao potrošački ugovor, nadležno bi bilo pravo države u kojoj potrošač (korisnik veza) ima uobičajeno boravište, pod uvjetom da poduzetnik (marina): a) provodi svoje komercijalne ili stručne djelatnosti u državi u kojoj potrošač ima uobičajeno boravište,⁵⁴⁸ ili b) bilo kojim sredstvima usmjerava takve aktivnosti na tu državu ili na više država, uključujući tu državu, te da je ugovor obuhvaćen opsegom tih aktivnosti.⁵⁴⁹ Ako ova dva zahtjeva nisu ispunjena, tada se mjerodavno pravo za ovakav potrošački ugovor utvrđuje u skladu s odredbama čl. 3. i 4. Uredbe Rim I. Međutim, odredbom stavka 4. istog članka 6. Uredbe Rim I propisano je da se ova odredba stavka 1. neće primjenjivati u slučajevima kada je riječ o ugovorima za pružanje usluga kad je usluge potrebno pružiti potrošaču isključivo u državi koja nije država u kojoj ima uobičajeno boravište. Ovo uređenje je primjenjivo kod ugovora o vezu, što znači da će mjerodavno pravo biti pravo države gdje se usluga pruža. Uredba Rim I time postiže predviđeni cilj, a to je da ispuni zahtjev pravne sigurnosti i povjerenja u pravno uređenje, jer se ne može očekivati od poduzetnika da svoje poslovanje usklađuju s pravnim porecima država korisnika svojih usluga i time svoje poslovanje obavljaju na različite načine ovisno o pravnom poretku države gdje korisnik usluge ima svoj boravište.

⁵⁴⁷ Čl. 3. Uredbe Rim I.

⁵⁴⁸ Čl. 5. ZMPP-a izrijekom definira da je uobičajeno boravište mjesto u kojemu fizička osoba pretežno živi bez obzira na to je li njezin boravak ili nastanjenje u tom mjestu registriran ili dozvoljen. Pri utvrđivanju uobičajenog boravišta valja osobito uzeti u obzir okolnosti osobne ili poslovne prirode koje ukazuju na trajne veze osobe s tim mjestom ili njezinu namjeru da takve veze uspostavi.

⁵⁴⁹ Čl. 6. st. 1. Uredbe Rim I.

Trenutno važeći zakon za uređenje mjerodavnog prava u RH je Zakon o međunarodnom privatnom pravu (dalje: ZMPP)⁵⁵⁰, koji je na snazi od 29. siječnja 2019. godine, kada je prestao važiti ZSRZ. Ovaj Zakon ne sadrži navedenu odredbu o mjerodavnom pravu u slučaju ugovorne odgovornosti, kao što je to sadržavao ZRSZ, nego izrijekom upućuje na primjenu Uredbe Rim I.⁵⁵¹ U skladu s čl. 59. ZMPP-a, odredbe o stvarnoj nadležnosti suda sadržane su u PZ-u i ZPP-u, pa oni služe kao pravni izvori kojima se određuje stvarna nadležnost suda u konkretnom sporu iz ove materije.⁵⁵² Odredbom čl. 46. st. 2. ZMPP-a uređeno je da se u građanskim i trgovačkim stvarima nadležnost suda RH određuje primjenom Uredbe (EU) 1215/2012., a odredba čl. 57. st. 2. upućuje na isključivu nadležnost suda RH za imovinu koja se nalazi u RH. Odredba čl. 25. Uredbe (EU) 1215/2020 uređuje da će nadležan sud biti sud oko kojeg su se stranke sporazumjele, a to je kod ugovora o vezu uređeno u pravilu općim uvjetima ugovora uvijek kao sud države gdje se nalazi pružatelj usluge.

Osim odredbi međunarodnih propisa glede nadležnosti, u nacionalnom zakonodavstvu RH su glede nadležnosti primjenjive i relevantne odredbe ZPP-a i PZ-a, ali i odredbe Zakona o sudovima⁵⁵³ koje općenito uređuju pitanje nadležnosti kada ono nije uređeno nekim posebnim zakonom. Prema aktualnoj legislativi koju čine ZPP kao kompetencijski zakon te PZ kao *lex specialis* za uređenje pomorskopravne materije sporovi koji imaju pomorskopravni karakter ulaze u više jurisdikcija. Znači, svi sporovi koji imaju pomorskopravni karakter nisu sporovi za koje su nadležni trgovački sudovi; nerijetko dolazi u obzir i stvarna nadležnost općinskih sudova i to u onim sporovima koji se odnose na brodice.⁵⁵⁴ U ovome konkretnom radu riječ je o ugovornom odnosu ugovora o nautičkom vezu, pa se dalje analizira nadležnost samo u vezi s ovim ugovornim odnosom, a ne i s ostalim pomorskopravnim sporovima. U određivanju polja primjene članka 34.b stavka 1. t. 6. ZPP-a zakonodavac je taksativno, a ne samo kao primjer, utvrdio kategorije sporova na koje se taj članak primjenjuje. Precizne smjernice (teorijske i praktične) o točnoj primjeni ove odredbe nisu dane u domaćoj literaturi.

⁵⁵⁰ NN, br. 101/17

⁵⁵¹ Čl. 25. ZMPP-a.

⁵⁵² Skorupan Wolff, V., *Koncept stvarne nadležnosti sudova u plovidbenim sporovima (analiza de lege lata)*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 39, br. 2, 2018., str. 950.

⁵⁵³ NN, br. 28/2013, 33/2015, 82/2015, 82/2016, 67/2018 i 125/19.

⁵⁵⁴ Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 552, str. 955.

Tako, osim dvaju radova, autorica *Skorupan Wolff* i *Padovan*⁵⁵⁵ i *Padovan* i *Skorupan Wolff*⁵⁵⁶, koji obrađuju pitanja stvarne nadležnosti za sporove iz ugovora o vezu, suvremene literature o ovoj temi nema.⁵⁵⁷

Potrebno je posebno istaknuti da je odredbama ZIDPZ2019 kojima je definiran ugovor o najmu veza kao nominatni ugovor izvršen utjecaj i na pitanje stvarne nadležnosti. Naime, budući da su pravni odnosi koji proizlaze iz ugovora o vezu sada regulirani odredbama PZ-a, oni su postali dio plovidbenog prava i stoga su u skladu s odredbama ZPP-a (čl. 34.b. st. 1. t. 6.) u stvarnoj nadležnosti trgovačkih sudova, čime se rješavaju mnoge dvojbe u pogledu primjene odredbi o stvarnoj nadležnosti, pa se očekuje da će se u budućnosti ova sudska praksa i po tom pitanju uskladiti. Navedeno je u skladu i sa zaključcima iz rada autorica *Skorupan Wolff* i *Padovan*⁵⁵⁸ koji je prethodio donošenju ZIDPZ2019, a koje su zaključile da je potrebno napraviti izmjene zakona koje bi dovele do toga da su trgovački sudovi nadležni za sve sporove iz ugovora o vezu, i to neovisno o tome je li riječ o brodu, jahti ili brodici, te neovisno o tome je li riječ o vezu u moru ili o suhom vezu.

Nastavljajući se na prethodno pojašnjeno stanje propisa koji reguliraju ovu materiju, za spomenuti je i sudsku praksu gdje se ti propisi primjenjuju, a u kojoj su sudovi također bili zauzeli stav da je nadležan trgovački sud. Tako je, primjerice, u postupku u kojem tužitelj zahtijeva naknadu štete od štetnika koji je njegovu jahtu oštetiо prilikom spuštanja u more, kao i od osiguratelja na temelju ugovora o osiguranju, VSRH (Revt 90/06) istaknuo da se jahta u smislu PZ-a smatra brodom, pa se u sporu koji se odnosi na jahtu primjenjuju pravila o postupku u trgovačkim sporovima na temelju odredbe čl. 489. ZPP-a, te da je za odlučivanje u tom predmetu nadležan trgovački sud.⁵⁵⁹ Jednako tako je zaključio i VTSRH u svojoj odluci Pž-6486/06 od 17. siječnja 2007. godine, koji je također utvrdio nadležnost trgovačkog suda u slučaju kada je jedini podatak o plovnom objektu čije se zaustavljanje tražilo sadržan u ugovoru o najmu veza – da je riječ o jedrilici dužine 16,92 m. Sud je u tom postupku zaključio da je

⁵⁵⁵ 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, Croatia, 29-30 September 2016 (ISCML, Split, 2016.), str. 379–420.

⁵⁵⁶ Padovan, A. V., Skorupan Wolff, V., *The Repercussions of the Legal Definitions of Ship, Yacht and Boat in The Croatian Maritime Code on the Court Competence Ratione Materiae in Disputes Arising from Berthing Contracts*, u: Musi, M. (ur.), *The Ship: an Example of Legal Pluri – Qualification*, Bologna, Bonomo Editore, 2016., str. 249–277.

⁵⁵⁷ Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 552, str. 951.

⁵⁵⁸ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 417, str. 379.

⁵⁵⁹ *Ibid.*, str. 405.

riječ o brodu ili o jahti kao posebnom plovnom objektu, što nadalje znači da se u svakom slučaju primjenjuju odredbe PZ-a. Odredbom čl. 2. PZ-a izrijekom je propisano da ako tim PZ-om nije drugačije određeno, njegove se odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju i na jahte. Odredbom čl. 953. st. 1. PZ-a popisane su tražbine zbog kojih se može odrediti privremeno zaustavljanje broda (tzv. pomorske tražbine). U konkretnom sporu bila je riječ o tražbini koja proizlazi iz izdataka učinjenih za račun broda, a u vezi s brodom (čl. 953. st. 1. t. 11. PZ-a). Stoga je stav VTSRH-a da ugovor o najmu veza predstavlja pravnu osnovu iz koje proizlazi predlagateljeva tražbina. Sklapanjem tog ugovora nastaju izdaci za račun broda, odnosno u vezi s brodom na koji se taj ugovor odnosi, a upravo to svojstvo tražbinu čini pomorskom.

5.1.10. Zaključno – ugovorna odgovornost luke nautičkog turizma

Ugovornu odgovornost luke nautičkog turizma potrebno je promatrati uzimajući u obzir dva bitno različita razdoblja. Prvo je razdoblje do stupanja na snagu ZIDPZ2019, gdje je ugovorna odgovornost luke nautičkog turizma bila temeljena na nedostatno uređenoj zakonskoj podlozi i rezultirala je neusklađenim ugovornim rješenjima temeljenim na više odvojenih ugovornih instituta ZOO-a (npr. čuvanje stvari i najam veza). U drugom razdoblju, nakon uređenja zakonskog okvira ZIDPZ2019 u vidu posebnog uređenja ovog ugovora kao nominatnog ugovora unutar PZ-a, postavljene su i formalne osnove za pouzdano ugovorno uređivanje odnosa kod ugovora o vezu. Time naravno nije kratkoročno isključena mogućnost da će i nadalje u pojedinim slučajevima ugovori o vezu biti nedostatno uređeni ili proturječni upravo u dijelu kojim se artikuliraju granice i razlozi za nastup odgovornosti pružatelja usluge veza. Takve pojave mogu biti više posljedica određene inercije u implementiranju relativno novoga zakonskog okvira u ugovorna uređenja nego svjesna i ciljna volja pružatelja usluge veza.

Međutim, ako se razmatra aspekt objektivne mogućnosti pouzdanog uređenja ugovorne odgovornosti luka nautičkog turizma nakon ZIDPZ2019, može se zaključiti da će biti moguće sa znatno većim stupnjem izvjesnosti razmatrati kvalitetu tih ugovornih uređenja. Prije svega, svaki pružatelj ove usluge ima sada puno jasniji pravni okvir unutar kojeg može sam odabrati hoće li samo pružati uslugu ustupanja veza na uporabu ili će uz to pružati i uslugu nadzora

plovila. Tim ugovorom pružatelj usluge može urediti svoju obvezu samo na ustupanje veza bez usluge nadzora. Tada će pitanje ugovorne odgovornosti biti znatno uvjetovano zakonskim uređenjem koje usmjerava na kogentne norme odgovornosti pružatelja usluge za sigurnost i ispravnost veza. Zbog toga nije moguće ugovorno urediti pitanje ugovorne odgovornosti drugačije nego što je to predviđeno odredbama čl. 673.l i 673.m PZ-a. To znači da u odnosu na ispravnost veza nije moguće ugovorno ograničiti ili isključiti odgovornost pružatelja usluge. Uz to, čl. 673.m st. 1. daje pravo korisniku veza i na raskid ugovora odnosno na naknadu štete. Međutim, čl. 673.m st. 2. ipak omogućuje isključiti ili ograničiti odgovornost marine kao posljedicu obične nepažnje pod uvjetima ograničenja iz stavka 3. tog članka.

Sada će suštinski pravi naglasak na kvaliteti ugovornog uređenja odgovornosti pružatelja usluge veza biti u dijelu odredbi ugovora u vezu kojima se uređuju obveze pružatelja usluge u odnosu na nadzor plovila. Značenje dispozitivnosti ugovornog uređenja nadzora plovila razvidno je već kroz prvu odredbu čl. 673.j. PZ-a gdje se stavkom 3. jasno predviđa da je to usluga koja se može, ali i ne mora ugovoriti. Nadalje, odredbom čl. 673.n PZ-a, ali i daljnjim člancima samo se određuje u kojim je okvirima potrebno ugovorno urediti odnos u dijelu nadzora plovila. To znači da svakako ne bi bilo dostatno ugovorno se zadržati na podlozi koju daje zakonsko uređenje, već je potrebno ugovorno dati što jasnija određenja što čini obveze u nadzoru plovila.

Kako se radi o dispozitivnom pravu ugovornih strana, načelno nema ograničenja da se postupanje u provedbi nadzora definira što konkretnije i preciznije. Odredba čl. 673.n tako daje samo logičan i temeljni okvir u smislu toga da je riječ načelno o uobičajenom vanjskom pregledu, a iznimno i o unutarnjem pregledu plovila. Također, ova odredba u stavku drugom uređuje i da obveza nadzora, ako je ugovorena, u pravilu prestaje kad na plovilu borave korisnik veza ili osoba koju je on ovlastio. Stavak treći ove odredbe ostavlja mogućnost iznimke, tj. da se na odgovarajući način ugovorno uredi obveza nadzora i kad je korisnik veza ili treća osoba po njegovoj ovlasti stupila na plovilo. Ipak, neovisno o potrebi jasnoga ugovornog uređenja vrste i načina provedbe nadzora kad je ugovoren, a radi ocjene moguće ugovorne odgovornosti pružatelja usluge, korisno je naglasiti da odredba čl. 673.nj PZ-a upućuje na zakonsku obvezu, dakle ne na dispozitivnu ugovornu obvezu, pružatelja usluge veza da poduzme hitna nepredviđena činjenja radi sprječavanja nastanka štete na plovilima te radi održavanja njihove stabilnosti i plovnosti, neovisno o tome jesu li ta činjenja uvjetovana naredbom mjerodavnog tijela javne vlasti. Ova odredba uređuje odnos kod ugovora u vezu i neovisno o tome je li

ugovorena obveza nadzora, a što trebaju imati u vidu pružatelji usluga veza. Jednako tako, korisnici veza, tj. vlasnici ili korisnici plovila koji stupaju u ugovorni odnos temeljem ugovora o vezu trebaju imati naročito u vidu odredbu čl. 673.p PZ-a koja uređuje obvezu korisnika veza na održavanje plovila u ispravnom stanju, uključujući i opremu plovila, kao što su konopi za privez i bokobrani. Na ovu odredbu mogu se nadovezati i nova upravnopravna uređenja Pravilnika o brodicama, čamcima i jahtama iz 2020. godine, gdje su se dodatno razradili uvjeti za tehnička svojstva brodica i jahti, npr. kroz sustav detekcije ugljičnog monoksida, kaljužne pumpe i sl., ali i redovan tehnički pregled za brodice gospodarske namjene svake dvije godine. Iz ovog pristupa zakonodavca razvidno je da je za štete koje mogu potjecati iz vanjskih uvjeta (npr. vremenski uvjeti) moguća odgovornost pružatelja usluge i neovisno o ugovornom uređenju, a također za štete koje mogu biti uzrokovane neispravnošću plovila odgovornost vlasnika ili korisnika brodice ili jahte. Time je zakonodavac, smatramo, postigao primjerenu ravnotežu između dispozitivnog i prisilnog uređenja, tako da je uredio obvezu sprječavanja štete za obje ugovorne strane u skladu s njihovim ugovornim pozicijama, ali i dopustio dispozitivno uređenje prava kroz mogućnost nadzora plovila u smislu dodatne prevencije nastupa štetnih događaja. Dispozitivnost prava na isključenje odgovornosti je ograničena i člankom 345. ZOO-a gdje je propisano da nije moguće ugovorno isključiti odgovornost za npr. krajnju nepažnju.

5.2. Izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma

Općenito se odgovornošću luke nautičkog turizma smatra odgovornost pružatelja usluge veza (marine) kako je to uređeno člankom 673.j ZIDPZ2019 u smislu osnovnih elemenata ugovora o vezu. Ta odgovornost može biti ugovorna ili izvanugovorna. U prethodnim poglavljima rada obrađena je ugovorna odgovornost prema korisnicima veza. Ugovorna odgovornost luka nautičkog turizma obuhvaća odgovornost prema korisnicima veza, kako za uslugu uporabe veza tako i za moguće dodatne ugovorene usluge.

S druge strane, izvanugovorna odgovornost je odgovornost prema trećim osobama s kojima luka nautičkog turizma nije u ugovornom odnosu, i to odgovornost za štetu u slučaju smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja trećih osoba, kao i za štete na njihovoj imovini te za štete

zbog onečišćenja na morskom ili kopnenom dijelu marine.⁵⁶⁰ Izvanugovorna odgovornost marine je načelno rijetka jer su one rijetko izložene riziku u odnosu na treće osobe s obzirom na prirodu pružanja usluge veza korisniku veza. Korisnici vezova u marini nisu treće osobe. Iznimno, plovila u marini koja mogu biti u vlasništvu ili se koristiti od strane trećih osoba mogu se podijeliti na tri grupe. Prvo su plovila koja kroz marinu tek dolaze na tranzitni vez do trenutka priveza tog plovila. Zatim plovila koja dolaze u marinu radi korištenja stalnog veza prije sklapanja ugovora o vezu. Prema prirodi stvari za takva se plovila najprije sklapa ugovor o vezu jer u suprotnom korisnik veza neće ni dovesti svoje plovilo u određenu marinu. Treću grupu mogu činiti plovila koja su eventualno ostala u marini, a za koje je ugovor o vezu istekao ili je raskinut. To sve zajedno čini kvantitativno vrlo malen broj plovila u odnosu na broj plovila za koja postoji ugovorni odnos između marine i korisnika veza. Unatoč tome moguća su pogrešna uređenja općih uvjeta ugovora neposredno prema trećim osobama. S druge strane, ugovorna uređenja prema korisniku veza kao ugovornoj strani, u odnosu na njegovo postupanje ili propuštanje koje može imati posljedice prema trećim osobama, predstavljaju pravilan pristup uređenju odnosa stoga što se ono odnosi na ugovornu stranu, a čime se ne utječe na prava i obveze trećih osoba. Hrvatski pravni okvir unutar kojeg se regulira djelatnost nautičkog turizma ili ugovora o vezu stoga ne sadrži posebna uređenja izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma, pa se zato kao relevantan zakon za pitanje izvanugovorne odgovornosti primjenjuje ZOO, i to odredbe glave 9. koje reguliraju izvanugovorne obvezne odnose, pa između ostalog i prouzročenje štete, te je svrha toga izvanugovornog odnosa zaštititi imovinu i pravnu osobnost trećih.⁵⁶¹ Pomorskopravni propisi primjenjuju se isključivo na odgovornost za štetu koju brod ili drugi plovni objekt (jahte i brodice) prouzroči osobama u moru, imovini izvan broda i morskom okolišu.^{562,563} Luka nautičkog turizma kao potencijalni štetnik može izvanugovorno odgovarati na temelju subjektivne ili objektivne odgovornosti, pri čemu se u skladu s odredbama ZOO-a subjektivna odgovornost primjenjuje kao pravilo, a objektivna kao izuzetak, o čemu će se dalje u tekstu reći nešto detaljnije. Za utvrđivanje ove odgovornosti potrebno je dobro poznavanje niza pravila koja su pretežno upravnopravne naravi i koja se često mijenjaju, a kojima se regulira pravni status, osnivanje, vrste i podjela luka nautičkog

⁵⁶⁰ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 197.

⁵⁶¹ U skladu sa ZOO-om, kao nastanak izvanugovornih obveznih odnosa definira se, osim štete, još i stjecanje bez osnove, posloводство bez naloga, javno obećanje nagrade, vrijednosni papiri.

⁵⁶² Ćorić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 198.

⁵⁶³ Više o osiguranju jahti i brodice vidi u Pavić, D., *Osiguranje brodice i jahti – trajan izazov za osiguravatelje*, Svijet osiguranja, br. 4, 2007.

turizma, uvjeti kojima pojedine nautičke luke trebaju udovoljiti, red u lukama, te posebno, uvjeti pružanja turističkih i drugih usluga u nautičkom turizmu.⁵⁶⁴

5.2.1. Obavljanje djelatnosti u lukama nautičkog turizma od strane trećih osoba

Na utvrđenje izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma prema trećima utječe i to što pojedine usluge na području luke nautičkog turizma obavljaju i drugi pravni subjekti na temelju potkoncesije ili podugovaranja. Naime, upravo će ti potkoncesionari ili podugovaratelji biti odgovorne osobe za štete koje nastanu kao posljedica obavljanja djelatnosti, radova ili usluga koje te osobe obavljaju na temelju ugovora o potkoncesiji ili ugovora o poslovno-tehničkoj suradnji. U praksi koncesionari luke nautičkog turizma u ugovore o poslovno-tehničkoj suradnji stavljaju klauzule kojima se isključuje njihova odgovornost te se odgovornost za štete prema trećima nameće podugovarateljima, tj. potkoncesionarima, a da luke nautičkog turizma pritom nisu solidarno odgovorne.⁵⁶⁵ Također, na području luka nautičkog turizma jedan dio usluga u praksi mogu obavljati i fizičke i pravne osobe čije usluge traže korisnici veza, a to su npr. tehnički servisi koji moraju za takvu svoju uslugu pribaviti suglasnost kapetana marine. U odnosu na štetu koja nastane uslijed obavljanja poslova tih osoba uobičajeno je u ugovorima o vezu predvidjeti da za štetu odgovara korisnik veza po čijem nalogu su ti radovi i izvršeni.⁵⁶⁶ Iznimno, ako je marina propustila spriječiti nastanak štete propustom nadzora i organizacije korištenja svog prostora, tada i marina može doći u izvanugovornu odgovornost prema oštećeniku. Npr., propustom sprječavanja obavljanja radova na vezu umjesto u servisnoj zoni. Neovisno o ovome, potencijalno bi na temelju izvanugovorne odgovornosti prema oštećeniku za štetu nastalu prilikom izvođenja ovih radova trebao biti odgovoran i izvođač radova kojeg je korisnik veza angažirao. Pri tome se, ako je riječ o šteti koja prelazi granice marine i nastane trećim osobama izvan granica marine, može teoretski govoriti i o potencijalnoj izvanugovornoj odgovornosti marine premda je tu štetu prouzrokovao treći izvođač, a sve u skladu s općim pravilima o odgovornosti za izvanugovornu štetu iz ZOO-a.⁵⁶⁷ Stoga je za utvrđivanje odgovornosti luka nautičkog turizma važno ocijeniti

⁵⁶⁴ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 198.

⁵⁶⁵ *Ibid.*, str. 205.

⁵⁶⁶ Petrinović *et al.*, *op. cit.* u bilj. 143, str. 195.

⁵⁶⁷ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 205–206.

poštuju li red u luci koncesionari u toj luci, ali i sve ostale osobe koje koriste tu luku. Kako je prethodno u ovom radu izneseno (vidi *supra*, 4.1.1.), zakonom je propisana obveza koncesionara da donese pravilnik o redu u luci koji se primjenjuje na cijelom prostoru luke nautičkog turizma, u skladu s ugovorom o koncesiji na pomorskom dobru u svrhu izgradnje i korištenja te luke. Tim pravilnikom se mora, između ostalog, propisati i namjena pojedinog dijela luke, postupak javljanja, način uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještanja, sidrenja i isplovljavanja pomorskih objekata i način kontrole nad obavljanjem tih radnji, kao i pravila za korisnika u pogledu kućnog reda, plan prihvata i prikupljanja otpada i tehničke usluge. Kod korisnika vezova koji su ujedno i trgovci moguće je načelno razmotriti jesu li s pružateljem usluge veza razvili svoju uobičajenu trgovačku praksu kod ugovora o vezu, a što bi primjenom čl. 12. ZOO-a moglo biti cijenjeno kao pravilo struke, tj. njihova trgovačka praksa, što može biti primjenjivo npr. kod ugovora o vezu prema *charter* društvima.^{568,569}

5.2.2. *Temelj i vrste izvanugovorne odgovornosti*

S obzirom na to da je u praksi koncesionar luke nautičkog turizma najčešće pravna osoba u obliku trgovačkog društva, u pravilu će biti riječ o odgovornosti pravne osobe, te se uz koncesionare kao odgovorne osobe mogu pojaviti još i potkoncesionari, kao i osobe koje izvode radove na području luke nautičkog turizma.⁵⁷⁰ Za štetu koju u obavljanju radnih

⁵⁶⁸ *Ibid.*, str. 206.

⁵⁶⁹ Prema iskustvu autora, luke nautičkog turizma, prvenstveno marine, svakako imaju svoja pravila struke, međutim ta pravila struke nisu definirana javnom objavom kao tzv. kodificirane uzance po uzoru na promet robe na malo ili ugostiteljstvo ili kao uzance o građenju. Pravila struke marina u većini svojih aspekata oslonjena su na pomorske običaje koji su poznati nautičarima. Običaji među nautičarima nisu jednaki običajima među pomorcima zato što je riječ o vrlo različitim plovilima, gdje npr. nema potrebe da si pomorci međusobno pomažu kod uplovljavanja brodova, ali jest običaj da nautičari jedni drugima pomažu kod uplovljavanja brodice i jahti. Jedan je od običaja kod vezivanja plovila izvan marina bočno vezivanje više brodice ili jahti. Smatramo da takav običaj nije dopušteno provoditi u marini, neovisno o tome što to nije u pravilu nigdje propisano, već zato što bočni vez najčešće nije predviđen, a nadalje svakako nije predviđeno dijeljenje tog veza. Međutim, to ne znači da uz dopuštenje djelatnika marine takav način vezanja neće biti dopušten, naravno samo u tranzitu, tj. kratkoročno. Marine iz razumljivih razloga ne propisuju obveze kojima bi same sebe ograničile tako da bi si nametnule dodatne obveze postupanja koje se nužno od njih ne očekuju, i što ponekad može biti objektivno neprovedivo. Naime, nije moguće u svim okolnostima provesti radnju prihvata plovila od strane mornara marine, jer je moguće da veći broj plovila istovremeno dolazi na privez i njih tehnički nije moguće zaustaviti. Također, uobičajeno je da će marina dati na posudbu kabele za napajanje strujom, crijeva za opskrbu vodom te mostove za izlazak iz plovila (tzv. pasarele) premda takvo što korisnik veza ne smije očekivati kao obvezu marine.

⁵⁷⁰ Pozivajući se na osobe koje se prema trenutnim rješenjima pojavljuju u stvarnopravnom ili obveznopravnom odnosu prema jahti ili brodici, odgovorna osoba nedvojbeno će biti vlasnik jahte odnosno brodice. Tko je vlasnik jahte ili brodice utvrdit će se iz upisnog lista jer se vlasnik jahte ili brodice upisuje u list B uložka glavne knjige

zadataka počine zaposlenici koncesionara luke nautičkog turizma, kao i zaposlenici potkoncesionara ili treće osobe za koju zaposlenici obavljaju radove na području luke, odgovaraju njihovi poslodavci.⁵⁷¹ Šteta počinjena u radu je šteta nastala kao posljedica obavljanja poslova i zadataka u okviru zaposlenikova radnog mjesta ili po posebnom nalogu, a šteta u svezi s radom je svaka šteta prouzročena u obavljanju poslova koji su u uskoj vezi s poslovima koje zaposlenik obavlja u okviru svoga radnog mjesta.⁵⁷²

Jedna od osnovnih pretpostavki odgovornosti luke nautičkog turizma je počinjenje štetne radnje i to činjenjem ili propustom. Štetnu radnju na osnovi koje nastaje odnos odgovornosti za štetu nazivamo građanski delikt.⁵⁷³ Propust koncesionara luke nautičkog turizma da opremi luku u skladu s odgovarajućom vrstom i kategorizacijom ili propisanim uvjetima imat će za posljedicu prekršajnu odgovornost, a ako je tim propustom prouzročena i neka šteta, tada će taj propust imati za posljedicu i građanskopravnu obvezu naknade štete, pa je stoga vrlo bitno da koncesionar pri obavljanju svoje djelatnosti poštuje sve propisane uvjete.⁵⁷⁴

Daljnje pitanje u postupku utvrđivanja odgovornosti luke nautičkog turizma je pravni temelj te odgovornosti, odnosno pitanje odgovara li luka na osnovu subjektivne (kulpozne) ili objektivne (kauzalne) odgovornosti za štetu. ZOO u odredbi čl. 1045. propisuje subjektivnu odgovornost kao pravilo, a objektivnu kao izuzetak. Primjenom pravila o presumiranoj krivnji u pravilu se luka nautičkog turizma smatra odgovornom za štetu trećim osobama koja je nastala u svezi s njezinom djelatnošću, osim ako ne dokaže da štetu nije skrivila, odnosno da je postupala s dužnom pažnjom.⁵⁷⁵ Bitan element kod naknade štete je i sama šteta, koja je u skladu s odredbom čl. 1046. ZOO-a umanjeње nečije imovine (obična šteta), sprječavanje

upisnika jahti odnosno očevidnika brodice. Nadalje, solidarno odgovoran s vlasnikom bit će korisnik jahte ili brodice. To može biti vlasnik jahte ili brodice ako sam koristi plovilo ili pak neka druga fizička ili pravna osoba kojoj je na temelju ugovora o zakupu ili *leasingu* prepustio posjed broda, Ćorić, D., *op. cit.* u bilj. 165, str. 139. Ovakav način uređenja upisnika bio je na snazi do donošenja ZIDPZ2019 kojim je propisan jedinstveni e-upisnik brodova (čl. 196. PZ-a) u koji se upisuju svi pomorski objekti, uključujući i jahte i brodice (čl. 5. t. 59. PZ-a), pa stoga više ne postoje upisnici jahti ni očevidnici brodice.

⁵⁷¹ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 207.

⁵⁷² Čl. 1061. ZOO-a.

⁵⁷³ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 207.

⁵⁷⁴ *Ibid.*, str. 207–208.

⁵⁷⁵ *Ibid.*, str. 208.

njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta).⁵⁷⁶ Prema nekim autorima, gledano iz aspekta korisnika veza u vezi svih pitanja koja nisu pokrivena ugovorom o vezi, opća pravila o izvanugovornoj odgovornosti za naknadu štete kao temelj odgovornosti postavljaju princip pretpostavljene krivnje, čime se pred luku nautičkog turizma kao koncesionara nameće tegoban zadatak dokazivanja dostatnog ulaganja dužne pažnje.⁵⁷⁷ Stoga svaka šteta uzrokovana u marini od strane treće osobe može ujedno predstavljati i izvanugovornu odgovornost marine kroz propust dužne pažnje i organizacije nad radnjama trećih osoba. Ako vlasnik ili korisnik plovila dokaže da je šteta nastala na imovini luke nautičkog turizma ili da je onečišćenje mora posljedica krivnje koncesionara luke nautičkog turizma, tada taj koncesionar neće moći ostvariti svoj zahtjev za štetu od tog vlasnika ili korisnika.⁵⁷⁸ Tako, primjerice, i u situaciji kada štetu prouzrokuje vozilo koje nije registrirano, ta okolnost da nije registrirano nije u vezi s nastalom štetom.⁵⁷⁹ Luke nautičkog turizma i za potrebe izvanugovorne odgovornosti prema trećim osobama mogu sklopiti ugovore o osiguranju od odgovornosti, pri čemu sklapanjem ugovora o osiguranju naravno ne prestaje obveznopravni odnos moguće ugovorne odgovornosti za štetu između luke nautičkog turizma i oštećenika koji može biti vlasnik broda ili korisnik veza. Zbog toga oštećena osoba ima pravo potraživati naknadu štete iz dvaju samostalnih i međusobno odvojenih pravnih odnosa: ugovora o osiguranju (vidi *infra*, 5.3.) i pravnog odnosa odgovornosti za štetu (ugovornog ili izvanugovornog).⁵⁸⁰

5.2.2.1. Načelo subjektivne odgovornosti

Kao daljnje pitanje prilikom utvrđivanja odgovornosti za štetu pojavljuje se pitanje odgovara li luka nautičkog turizma po načelu subjektivne (kulpozne) ili objektivne (kauzalne)

⁵⁷⁶ Crnić, I., *Novi Zakon o obveznim odnosima: Narodne novine, br. 35/2005.: obrazloženja, napomene, prilozi, opsežno abecedno kazalo*, Organizator, Zagreb, 2005., str. 336. U odnosu na ZOO/91 drugačije je definirana neimovinska šteta. Ona je posljedica povrede prava osobnosti. Prema čl. 19. st. 2. ZOO-a pod pravima osobnosti razumiju se pravo na život, tjelesno i duševno zdravlje, ugled, čast, dostojanstvo, ime, privatnost osobnog i obiteljskog života, slobodu i dr. Umjesto naziva „nematerijalna šteta“ uveden je naziv „povreda prava osobnosti“.

⁵⁷⁷ Jović; Mudrić, *op. cit.* u bilj. 246, str. 244.

⁵⁷⁸ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 164, str. 208.

⁵⁷⁹ „Procijenjeno je da u situaciji u kojoj je štetu uzrokovalo vozilo za koje nije bila produžena registracija te eventualni propust nadležnog državnog tijela u vezi s činjenicom da vozilo nije bilo registrirano (brisanje vozila iz evidencije, uništenje registarskih tablica i sl.) nije u pravno relevantnoj uzročnoj vezi s nastalom štetom. Rev-341/89 od 06.08.1989. godine“, Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima s opsežnom sudskom praksom*, Organizator, Zagreb, 1997., str. 149.

⁵⁸⁰ Pavić, *op. cit.* u bilj. 263, str. 544.

odgovornosti za štetu. Načelno, u pogledu odgovornosti na osnovi krivnje u našem je pravu prihvaćeno načelo presumirane krivnje, što je u skladu s odredbom čl. 1045. st. 1. ZOO-a, pri čemu se u skladu sa stavkom 2. istog članka predmnijeva obična nepažnja.⁵⁸¹ Daljnjom odredbom stavka 3. članka 1045. ZOO-a predviđena je odgovornost za štetu od opasne stvari i opasne djelatnosti, konkretno od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu, i to bez obzira na krivnju.⁵⁸² Stoga se primjenom pravila o subjektivnoj odgovornosti za štetu luka nautičkog turizma smatra odgovornom za štetu trećim osobama koja je nastala u svezi s djelatnošću luke nautičkog turizma, osim u slučaju da luka nautičkog turizma nije skrivila štetu, odnosno da je postupala s dužnom pažnjom. Prema mišljenju nekih autora u pogledu pitanja standarda pažnje koji se treba primjenjivati prilikom pružanja usluga, nije dobro rješenje novog ZPUT-a iz 2017. godine kojim je brisana odredba koja je luke nautičkog turizma kao pružatelje usluga obvezivala na postupanje s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima, dakle s pažnjom dobrog stručnjaka, a koju je sadržavao raniji ZPUT iz 2007. godine.⁵⁸³ Stupanj pažnje s kojim sudionici u obveznim odnosima trebaju postupati propisan je općom odredbom čl. 10. ZOO-a koja govori o ponašanju u ispunjavanju obveza i ostvarivanju prava i koja propisuje da je sudionik u obveznom odnosu dužan postupati s pažnjom koja se u pravnom prometu zahtijeva u odgovarajućim odnosima (pažnja dobrog gospodarstvenika, pažnja dobrog domaćina), a u ispunjavanju obveza iz svoje profesionalne djelatnosti postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima (pažnja dobrog stručnjaka). Pažnja dobrog stručnjaka je dakle veći stupanj pažnje od pažnje dobrog gospodarstvenika odnosno domaćina. Niti jedan od ovih dvaju stupnjeva pažnje nije posebno definiran, te će se u svakom konkretnom odnosu razmatrati i utvrđivati.⁵⁸⁴

Neovisno o ovim općim odredbama ZOO-a, stupanj pažnje koji luka nautičkog turizma mora primjenjivati prilikom obavljanja svoje osnovne djelatnosti, i to pružanja usluge veza, definiran je odredbama PZ-a⁵⁸⁵. Konkretno, navedenom odredbom PZ-a propisano je da je pružatelj usluge veza dužan s pažnjom dobrog stručnjaka održavati vez tako da bude ispravan i siguran. Ovdje će, osim analize s tehničkog aspekta, eventualno biti potrebno razmotriti postupanje marine i s aspekta običaja, dodatno stoga što i PZ u čl. 4. upućuje na moguću

⁵⁸¹ Crnić, *op. cit.* u bilj. 576, str. 143.

⁵⁸² „Šteta nastala trećemu samozapaljenjem motornog vozila parkiranog u garaži nije šteta nanescena vozilom u upotrebi. Rev-1441/84 od 24.10.1984. godine“. Crnić, *op. cit.* u bilj. 576, str. 148.

⁵⁸³ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 164, str. 203.

⁵⁸⁴ *Ibid.*, str. 209.

⁵⁸⁵ Čl. 673.1 PZ-a.

primjenu običaja. Imajući u vidu da brod (plovilo) nije sam po sebi opasna stvar, u stanju mirovanja na vezu, moguće je zaključiti da kod pružanja usluge veza postoji subjektivna odgovornost marine. Jednako tako, ni sama djelatnost pružanja usluge veza nije prema svojim značajkama opasna djelatnost zato što obavljanje takve djelatnosti ne predstavlja povećanu opasnost za okolinu, stvari ili sigurnost i zdravlje ljudi, o čemu se detaljnije razmatra u nastavku u okviru moguće objektivne odgovornosti marine (vidi *supra*, 4.2.3.3.).

5.2.2.2. Načelo objektivne odgovornosti

Objektivna odgovornost za štetu je odgovornost koja proizlazi već iz same činjenice postojanja uzročne veze štetne radnje i štete, a neovisno o krivnji, tj. subjektivnom elementu na strani štetnika, te se tako razlikuje odgovornost za štetu nastalu od opasnih stvari ili od opasne djelatnosti.⁵⁸⁶ Odredbama ZOO-a kojima je propisana ova vrsta odgovornosti nije dana i definicija toga što se točno ima smatrati opasnom stvari ili opasnom djelatnošću, pa će se stoga ovo utvrđivati u svakom pojedinom slučaju ovisno o konkretnim okolnostima. Jedino što je propisano u pogledu utvrđenja je li neka stvar ili djelatnost opasna ili nije, jest da od nje potječe „povećana opasnost štete za okolinu“, što se u praksi pokazalo kao nedostatan kriterij za utvrđenje.⁵⁸⁷ Hoće li se određenu stvar, tj. opremu ili uređaj u lukama nautičkog turizma (na primjer dizalice, navozi) smatrati opasnom ili ne te hoće li se pojedine djelatnosti smatrati opasnim (na primjer dizanje i spuštanje plovila) stoga će u svakom pojedinom slučaju utvrđivati sud.⁵⁸⁸ Na primjer, u sudskoj praksi Revt-200/2010 Visoki trgovački sud RH zaključuje da je dizalica opasna stvar, a manipuliranje dizalicom je opasna djelatnost.

5.2.3. Odgovornost luke nautičkog turizma za onečišćenje

Luka nautičkog turizma neće po odredbama PZ-a odgovarati za onečišćenje jer on uređuje pitanje odgovornosti brodovlasnika odnosno broдача. Međutim, luka nautičkog

⁵⁸⁶ Čl. 1063. – 1067. ZOO-a.

⁵⁸⁷ Bukovac Puvača, M., „Sive zone“ izvanugovorne odgovornosti – područja moguće primjene pravila o odgovornosti na temelju krivnje i objektivne odgovornosti za štetu, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 30, br. 1, 2009., str. 221–243.

⁵⁸⁸ Ćorić, *op. cit.* u bilj. 164, str. 210.

turizma može biti odgovorna po odredbama ZOO-a. Prema *Padovan*, moderan razvoj instituta pomorskog osiguranja i praktična uloga pomorskih osiguratelja kroz odnose iz ugovora o osiguranju znatno utječu na unapređenje zaštite morskog okoliša od onečišćenja s brodova u pravu i praksi. *Padovan* iznosi i analizira tri osnovne komponente zaštite morskog okoliša od onečišćenja s brodova, a to su zaštita u vidu prevencije onečišćenja morskog okoliša, zatim pripravnosti, akcije i intervencije kod onečišćenja i konačno zaštita u vidu popravljivanja štete zbog onečišćenja.⁵⁸⁹ Načelno, ekološki se standardi primjenjuju na sve pomorske objekte, uključujući jahte i brodice, i odnose se na sve luke, pa tako uključuju i luke nautičkog turizma. Koncesionar luke nautičkog turizma kao tijelo odgovorno za održavanje reda u lukama ima obvezu provođenja ekoloških standarda. Koncesionar je u održavanju standarda zaštite morskog okoliša obvezan: opremiti luku prihvatnim uređajima, u pravilniku o redu u luci posebno propisati odredbe o zaštiti morskog okoliša, donijeti plan prihvata i rukovanja otpadom, osigurati sredstva i opremu za sprječavanje onečišćenja mora te uklanjanja posljedica onečišćenja mora, naložiti štetniku da prestane s onečišćenjem i da ukloni otpad, osigurati sve potrebne dokaze u slučaju onečišćenja, izvijestiti lučku kapetaniju u slučaju onečišćenja, poduzeti preventivne mjere i mjere čišćenja te izvještavati ministarstvo nadležno za poslove pomorstva o stanju prihvatnih uređaja na godišnjoj osnovi.⁵⁹⁰ Odluka o osnivanju luka posebne namjene mora biti utemeljena na prostornim planovima. Prostorni planovi prema Zakonu o zaštiti okoliša⁵⁹¹ (dalje u tekstu: ZZO), kao općem ekološkom propisu, spadaju u planove za koje je potrebno provesti odgovarajuću stratešku procjenu utjecaja na okoliš. Strateška procjena je postupak kojim se procjenjuju vjerojatno značajni utjecaji na okoliš koji mogu nastati provedbom odgovarajućeg plana (programa i strategije).⁵⁹² Prema važećim zakonskim odredbama procjena utjecaja zahvata na okoliš obvezno se provodi za gradnju marina kao luka od posebne namjene od interesa za RH, što prema posebnom propisu znači za marine od 200 i više vezova u moru. Za marine i druge luke nautičkog turizma s manjim prihvatnim kapacitetom (od županijskog značaja i druge) ne postoji zakonska obveza provođenja postupka procjene utjecaja zahvata na okoliš, već je moguće pokrenuti postupak procjene o potrebi provođenja navedenog postupka.⁵⁹³

⁵⁸⁹ Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti mora od onečišćenja s brodova*, HAZU, Zagreb, 2012., str. 8.

⁵⁹⁰ Petrinović; Mandić, *op. cit.* u bilj. 146, str. 132.

⁵⁹¹ NN, br. 19/22.

⁵⁹² Ćorić, *op. cit.* u bilj. 239, str. 137.

⁵⁹³ *Ibid.*, str. 139.

Prije svega se može napomenuti da zaštita mora od onečišćenja ima strateško značenje za razvoj gospodarstva, turizma, ali i za zaštitu ekoloških i prirodnih uvjeta življenja. Posebna pozornost svih koji gospodare prostorom, a osobito lokalne uprave i komunalnih poduzeća, mora biti usmjerena na rješavanje problema onečišćenja mora krutim i tekućim otpadom. Postavljanje svih instalacija podmorske infrastrukture mora biti utemeljeno na procjeni podobnosti smještaja tih objekata, uz izbjegavanje, gdje god je moguće, morskih uvala, prolaza i prirodno visokovrijednih područja.⁵⁹⁴ Pitanje zaštite morskog okoliša u marinama reguliraju ekološki propisi, propisi o sigurnosti plovidbe kao i oni koji reguliraju pravni status marina i drugih luka nautičkog turizma.⁵⁹⁵ ZZO je propis koji je relevantan za onečišćenje koje potječe s kopna te se njime uređuje posebna vrsta odgovornosti koja je osobito upravno-pravne prirode. Naime, predmetnim Zakonom su između ostalog propisane i odredbe o odgovornosti za onečišćenje, te je u smislu ZZO-a moguće tumačiti luku nautičkog turizma kao „operatera“, odnosno pravnu osobu koja u skladu s posebnim pravnim propisima obavlja gospodarsku djelatnost na temelju dozvole, tj. u tom slučaju koncesije. Međutim, sam se ZZO u svojim odredbama o pitanju odgovornosti za štetu izravno poziva na odredbe ZOO-a, te tako izrijeком propisuje da se na pitanja odgovornosti za štetu u okolišu koja nisu propisana tim Zakonom primjenjuje ZOO.⁵⁹⁶ Pritom je istom odredbom čl. 5. st. 3. propisano da se ZZO ne primjenjuje na pitanja odgovornosti onečišćivača za imovinske i druge štete nanese fizičkim i pravnim osobama. Cijela glava 10. ZZO-a nosi naziv Odgovornost za štetu u okolišu i detaljno regulira ovu materiju, te je načelno propisana objektivna odgovornost za štetu „operatera“, dok za pojedine štete odgovara po načelu krivnje ili nemarnog djelovanja. Za odluku po kojem od ovih dvaju kriterija će se odgovarati važno je najprije utvrditi je li određena djelatnost opasna ili nije, a to određuje Vlada RH svojom Uredbom o odgovornosti za štete u okolišu.⁵⁹⁷ Osim ove Uredbe, u kontekstu zaštite od onečišćenja možemo spomenuti još i Uredbu o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke⁵⁹⁸, kojom su propisani uvjeti kojima moraju udovoljavati luke kako bi se između ostalog omogućila i zaštita mora od onečišćenja s brodova. Tako je tijelo koje upravlja lukom dužno održavati čistoću luke od predmeta koji ugrožavaju sigurnost plovidbe

⁵⁹⁴ Kovačić, M., *Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma*, Pomorski zbornik, vol. 41, br. 1, 2003., str. 148.

⁵⁹⁵ Više o zaštiti okoliša u marinama vidi: Ćorić, *op. cit.* u bilj. 239, str. 135–149.

⁵⁹⁶ Više o pitanju naknade ekološke štete kao specifičnog vida štete od onečišćenja morskog okoliša vidi: Ćorić, D.; Tuhtan Grgić, I.; Stanković, G., *Naknada ekološke štete u slučaju onečišćenja mora s brodova – hrvatski pravni okvir*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 61, br. 176, 2022., str. 95–133.

⁵⁹⁷ NN, br. 31/17 i 50/20.

⁵⁹⁸ NN, br. 110/14.

ili onečišćuju more.⁵⁹⁹ Ovi upravno-pravni propisi u situaciji potencijalne odgovornosti marine za štetu mogu eventualno poslužiti kao dokaz koji će ići u prilog marini ako je poštovala sve ove obveze, ali neće biti sami po sebi odlučni kod donošenja odluke o izvanugovornoj odgovornosti marine.

Načelno pitanje odgovornosti za onečišćenje morskog okoliša regulira PZ i to konkretno odredbama⁶⁰⁰ koje se primjenjuju na štetu zbog onečišćenja nastalu u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu RH te na zaštitne mjere poduzete kako bi se spriječila ili umanjila šteta, bez obzira na to gdje su one poduzete. PZ uređuje izvanugovornu odgovornost za onečišćenje okoliša vlasnika (korisnika) broda (i ostalih plovila uključujući jahte i brodice), odnosno regulira onečišćenje počinjeno s broda ili drugog plovila, tj. ne uređuje odgovornost marine za onečišćenje. Uz to, prema PZ-u, za štete prouzročene operativnoj obali ili za štete zbog izlivanja otpadnih tvari, ulja itd. odgovara vlasnik broda ili brodar. Međutim, iako PZ u dijelu odredbi o ugovoru o vezu ne uređuje odgovornost marine za onečišćenje, to ne znači da marina ne može biti odgovorna za onečišćenje temeljem drugih propisa, kao primjerice temeljem odredbi ZOO-a koje reguliraju potrebu postupanja s pažnjom dobrog gospodarstvenika (čl. 10. ZOO-a), pa tako primjerice marina može biti odgovorna ako propusti primijeniti pažnju dobrog gospodarstvenika prilikom provedbe reda u svojoj luci.

U slučaju onečišćenja mora i oštećenja imovine odgovornost tereti brodovlasnika i brodara, izuzev onečišćenja mora pogonskim gorivom kad se primjenjuje poseban sustav odgovornosti temeljen na Međunarodnoj konvenciji o onečišćenju mora pogonskim gorivom. U tom slučaju uz brodovlasnika i brodara solidarno su odgovorni poslovođa i zakupoprimac.⁶⁰¹ Za štete nastale kao posljedica sudara PZ propisuje solidarnu odgovornost vlasnika broda i brodara.⁶⁰² U odredbi čl. 808. st. 2. PZ-a regulirano je da se odredbe PZ-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu ne primjenjuju na štete koje su posljedica sudara brodova. Svakako da štete od onečišćenja nije moguće u potpunosti otkloniti, ali ih treba minimizirati gdje god je to moguće, te je nužno što prije uspostaviti sustav kontrole kvalitete u lukama nautičkog turizma zbog njegova ubrzanog razvoja, a koji će uz zakonske mjere pridonijeti razvoju svijesti o

⁵⁹⁹ Bolanča, D., *Hrvatsko plovidbeno upravno pravo*, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet, Split, 2015., str. 208.

⁶⁰⁰ Čl. 812. – 823. PZ-a.

⁶⁰¹ Čl. 823.b st. 1. i čl. 823.a st. 2. PZ-a.

⁶⁰² Ćorić, *op. cit.* u bilj. 239, str. 139.

moćnim posljedicama. Za one zagađivače koji izbjegavaju plaćanje šteta potrebno je pojačati sustav nadzora i sankcionirati počinitelje primjerenim novčanim i drugim kaznama.⁶⁰³

Posljednji zabilježeni slučaj onečišćenja većih razmjera dogodio se u marini Solaris Šibenik kada je na morskom vezu izgorjelo devet motornih plovila, a još tri su oštećena. Zbog eksplozija plinskih boca i samih tankova goriva određene količine goriva iscurile su u more. Veće ekološke štete tada su spriječene pravodobnom reakcijom djelatnika marine, ali i konfiguracijom same marine koja ima samo jedan izuzetno uzak morski ulaz koji je bilo moguće zatvoriti kako se onečišćenje mora ne bi proširilo. Rizik od onečišćenja mora izlivanjem naftnih derivata moguće je podijeliti na dvije vrste mogućih štetnih događaja. Jedna su vrsta potonuća i požari na brodu koji dovode do oštećivanja tankova i izlivanja goriva i ulja zbog havarije plovila. Druga vrsta štetnih događaja je nepravilno ponašanje korisnika vezova kod dolijevanja goriva u tankove plovila, tako da to obavljaju izvana izravno iz ručnih spremnika goriva (kanistara) u tankove za gorivo, što nije rijedak slučaj kod manjih plovila gdje korisnici nisu zainteresirani za odlazak plovilom na ponekad udaljene benzinske crpke. U slučaju prvoga štetnog događaja koji se navodi odgovara vlasnik broda,⁶⁰⁴ osim ako dokaže da je to istjecanje ulja ili naftnih derivata posljedica rata, izvanredne prirodne pojave, potječe od namjerne štetne radnje treće osobe ili je u potpunosti prouzročeno nemarom ili drugom štetnom radnjom bilo koje države ili drugog tijela koje je zaduženo za osiguranje navigacijskih pomagala. Marine svakako nisu zadužene za osiguranje navigacijskih pomagala kao što su npr. svjetionici. U tom smislu ne bi se moglo zaključiti da su marine drugo tijelo koje zakon predviđa. Također, istim člankom je predviđeno da je u slučaju kada je više osoba sudjelovalo u ovakvom štetnom događaju njihova odgovornost solidarna.

PZ propisuje npr. i mogućnost potpunog ili djelomičnog oslobođenja odgovornosti vlasnika broda ako vlasnik broda dokaže da je šteta nastala u potpunosti ili djelomično zbog radnje ili propusta oštećene osobe učinjenih u namjeri da se prouzroči šteta, ili iz krajnje nepažnje te osobe.⁶⁰⁵ Također, ako šteta zbog onečišćenja nastane iz nesreće u kojoj su sudjelovala dva broda ili više njih, vlasnici svih brodova solidarno odgovaraju za cjelokupnu štetu koja se razumno ne može podijeliti, ako se ne mogu osloboditi odgovornosti prema članku 823.b PZ-a.⁶⁰⁶ Radovi čišćenja i održavanja plovila i njihove opreme smiju se izvoditi

⁶⁰³ Kovačić, *op. cit.* u bilj. 594, str. 148.

⁶⁰⁴ Čl. 823.b PZ-a.

⁶⁰⁵ Čl. 823.b st. 3. PZ-a.

⁶⁰⁶ Čl. 823.c PZ-a.

isključivo na obilježenom dijelu platoa marine, odnosno unutar *servisne zone*. Za sve štete na susjednim plovilima, uređajima ili opremi koji su imovina marine te za onečišćenja teritorija ili akvatorija marine marina će teretiti vlasnika odnosno korisnika plovila na kojem su izvođeni radovi tijekom kojih je prouzročena šteta. Marina može dati nalog za obustavljanje izvođenja radova na nekom plovilu ako ustanovi postojanje mogućnosti oštećenja imovine marine ili trećih osoba odnosno onečišćenja teritorija ili akvatorija marine.⁶⁰⁷ U marini je dozvoljen ukrcaj pogonskog goriva na plovne objekte na vezu, u skladu s Pravilnikom o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama.⁶⁰⁸ Snabdijevanje plovila pogonskim gorivom vrši se na vezu koji odredi kapetan marine.⁶⁰⁹ Podredno, posebna je vrsta onečišćenja mora u onim marinama u kojima postoje same crpke za gorivo, gdje se zbog velikog broja punjenja nužno moraju događati manji incidenti izlivanja goriva u more, najčešće kod prenošenja crijeva za punjenje, a što se također tretira štetnim tekućinama kako bi se izbjegla vizualna prisutnost naftnih mrlja na površini vode. Međutim, ovdje je važno uzeti u obzir da se ova usluga pružanja crpki za gorivo obavlja u okviru potkoncesije, odnosno da marina kao koncesionar za ovu uslugu sklapa ugovor o potkoncesiji s pružateljem te usluge.⁶¹⁰ U tom će se smislu odgovornost za ovakvo onečišćenje procjenjivati s obzirom na uvjete potkoncesije.

Naše marine ne moraju prema propisima o zaštiti okoliša biti opremljene plovilima koja bi bila sposobna sprječavati širenje incidenta izlivanja naftnih derivata u more, osim vrlo rijetkih (Marina Punat) koje takva plovila imaju zbog svojih internih visokih standarda zaštite okoliša. To bi svakako bilo potrebno jer u takvim štetnim događajima vrijeme reakcije predstavlja odlučujući faktor učinkovitosti sprječavanja štete i daljnje sanacije štete. Na kraju, smatramo da povećani rizik od onečišćenja mora predstavlja i uobičajeni način održavanja tankova goriva u zimskom periodu, gdje se prema preporukama proizvođača plovila i motora naročito upućuje na potrebu ostavljanja punih tankova goriva (jednako na plovilima u moru i na kopnu) kako se u vrijeme nekorištenja plovila ne bi u njima stvarao vodeni kondenzat koji je vrlo štetan za motor.

⁶⁰⁷ Petrinović *et al.*, *op. cit.* u bilj. 143, str. 194 sq.

⁶⁰⁸ NN, br. 51/05, 127/10, 34/13, 88/13, 79/15, 53/16 i 41/17.

⁶⁰⁹ Petrinović *et al.*, *op. cit.* u bilj. 143, str. 193.

⁶¹⁰ Čl. 68. st. 1. ZOK-a.

5.2.4. Mjerodavno pravo, stvarna i mjesna nadležnost

Budući da je velik broj korisnika veza u hrvatskim marinama iz inozemstva, za rješavanje sporova do kojih bi došlo između marine i trećih osoba treba utvrditi koje će se pravo primjenjivati, pravo RH kao pravo marine ili pravo zemlje iz koje dolazi taj inozemni korisnik. Nadalje, potrebno je utvrditi je li stvarno nadležan općinski ili trgovački sud, te na koncu, koji je sud mjesno nadležan.

5.2.4.1. Mjerodavno pravo

U svrhu utvrđenja mjerodavnog prava u inozemnim stvarima odlučne su dvije uredbe EU-a: Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I)⁶¹¹ i Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze (Rim II).⁶¹² Kod izvanugovorne odgovornosti ZMPP⁶¹³ ne sadrži konkretnu odredbu o mjerodavnom pravu u slučaju izvanugovorne odgovornosti, kao što je to sadržavao ZRSZ, nego ovaj Zakon izrijekom upućuje na primjenu Uredbe Rim II.⁶¹⁴ U skladu s navedenom Uredbom Rim II, kada je u pitanju izvanugovorna odgovornost za naknadu štete koja je nastala u marini u RH, tada će se primjenjivati pravo RH⁶¹⁵ s obzirom na to da predmetna Uredba

⁶¹¹ Sl. 1. EU 2008 L 177/6.

⁶¹² Sl. 1. EU 2007 L 199/40.

⁶¹³ Do 29. siječnja 2019. godine na snazi je bio Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim okolnostima (dalje: ZRSZ, NN, br. 53/91 i 88/01). Taj Zakon je sadržavao pravila o određivanju mjerodavnog prava za statusne, obiteljske i imovinske odnosno druge materijalno-pravne odnose s međunarodnim elementom. Ovaj je Zakon sadržavao odredbu u pogledu izvanugovorne odgovornosti (čl. 28. st. 2. ZRSZ-a) kojom je bilo propisano da je za izvanugovornu odgovornost za štetu, ako za pojedine slučajeve nije drugačije određeno, mjerodavno pravo mjesta gdje je radnja izvršena ili pravo mjesta gdje je posljedica nastupila, ovisno o tome koje je od ta dva prava povoljnije za oštećenika.

⁶¹⁴ Čl. 26. ZMPP-a.

⁶¹⁵ Trgovački sud u Rijeci je u predmetu P-2590/14 presudom od 16. travnja 2019. godine zauzeo stav u pogledu primjene mjerodavnoga materijalnog prava; napominje se da se u odnosu na tražbinu prema tuženicama 1. do 3., koja izvorno predstavlja tražbinu naknade štete koja prema tužitelju proizlazi iz izvanugovorne odgovornosti za štetu (jer tužitelj s tuženicama 1. do 3. nije bio u ugovornom odnosu, a 1. do 3. tuženici su državljani Austrije), primjenjuje hrvatsko pravo, a primjena hrvatskog prava proizlazi iz odredbe čl. 28. st. 1. ZRSZ-a u vezi s čl. 24. ZRSZ-a. Prema navedenoj odredbi, za izvanugovornu odgovornost za štetu, ako za pojedine slučajeve nije drugačije određeno, mjerodavno je pravo mjesta gdje je radnja izvršena ili pravo mjesta gdje je posljedica nastupila, ovisno o tome koje je od ta dva prava povoljnije za oštećenika. Ovdje su i štetna radnja (požar) i štetna posljedica (gubitak plovila) nastupili u RH, pa se zato primjenjuje hrvatsko materijalno pravo. U odnosu na odgovornost prema tuženiku 4. (marini) također se primjenjuje hrvatsko pravo kao pravo najbliže veze u skladu s odredbom čl. 20. st. 1. ZRSZ-a čiju primjenu stranke nisu isključile ugovorom o vezi. Naime, ugovor o vezi

predviđa da se primjenjuju propisi one države u kojoj je šteta nastala, bez obzira na državu ili državu u kojima može doći do posrednih posljedica. Prema tome, u slučajevima tjelesnih ozljeda ili materijalne štete, država u kojoj je došlo do štete trebala bi biti ona država u kojoj je osobna tjelesna ozljeda zadobivena ili ona država gdje je nastala materijalna šteta.⁶¹⁶ Ako je riječ o marinama u RH i šteti koja u njima nastane, vidljivo je da se primjenjuje pravo RH. Pri tome činjenica da je uslijed tjelesne ozljede koja se dogodila u hrvatskoj marini nastala materijalna šteta u nekoj drugoj državi, primjerice u vidu gubitka redovnih primanja, ne utječe na pitanje mjerodavnog prava, odnosno i dalje bi bilo mjerodavno hrvatsko pravo, jer je relevantno mjesto gdje je šteta nastala, a ne gdje su nastale posredne posljedice tog događaja.⁶¹⁷

U sporu s međunarodnim elementom, odnosno kad je korisnik veza strana osoba, sud u RH nadležan je za suđenje kad je njegova nadležnost u sporu s međunarodnim elementom izričito određena zakonom ili međunarodnim ugovorom.⁶¹⁸ Ako u zakonu ili međunarodnom ugovoru nema izričite odredbe o nadležnosti suda u RH za određenu vrstu sporova, nadležan je za suđenje u toj vrsti sporova i kad njegova nadležnost proizlazi iz odredbi zakona o mjesnoj nadležnosti suda u RH. Ovakav stav zauzeo je i VTSRH odlukom PŽ-5043/06 od 27. rujna 2006. godine, u sporu gdje je protivnik osiguranja bila osoba koja ima prebivalište u inozemstvu, te je za utvrđenje mjesne nadležnosti Sud primijenio odredbu čl. 849. st. 3. PZ-a kojom je određeno da je, ako se privremena mjera ne treba provesti upisom u upisnik brodova, prije pokretanja parničnog ili drugog sudskog postupka, za odlučivanje o prijedlogu za određivanje privremene mjere na brodu mjesno nadležan sud na čijem se području nalazi brod u vrijeme podnošenja prijedloga za određivanje privremene mjere. U konkretnom slučaju jedrilica čije se zaustavljanje tražilo nalazila se u marini Vrsar, što je dakle na području nadležnosti Trgovačkog suda u Rijeci (stalna služba Pazin), a predloženu privremenu mjeru nije trebalo provesti upisom u upisnik brodova, pa je stoga nadležan navedeni sud u skladu s odredbom čl. 849. st. 3. PZ-a.

sklopljen je u RH i ugovorena je nadležnost hrvatskog suda, a osim toga, primjena hrvatskog materijalnog prava predviđena je odredbom čl. 20. ZRSZ-a kojom je propisano mjerodavno pravo za ugovore o ostavi i skladištenju (koji su po svojoj pravnoj naravi najbližiji ugovoru o vezu) i prema kojoj se to pravo određuje prema mjestu sjedišta ostavoprimca (ili skladištara), u konkretnom slučaju 4. tuženika (marine).

⁶¹⁶ Čl. 17. Uredbe Rim II.

⁶¹⁷ Čl. 4. st. 1. Uredbe Rim II koji izrijeком kaže da pravo koje se primjenjuje na izvanugovornu obvezu nastalu iz protupravnog postupanja je pravo one države u kojoj šteta nastane, bez obzira na to u kojoj državi je nastao događaj koji je prouzročio nastalu štetu te bez obzira na državu ili države u kojoj nastanu posredne posljedice tog događaja.

⁶¹⁸ Čl. 27. ZPP-a.

5.2.4.2. Stvarna nadležnost

Većina pomorskih sporova ulazi u djelokrug trgovačkih sudova, a u prilog takvoj podjeli stvarne nadležnosti ističe se više razloga.⁶¹⁹ Postupanje i odlučivanje u pomorskim sporovima povjerava se trgovačkim sudovima zbog društvenog značenja pomorskih sporova – nerijetko je riječ o sporovima velikih vrijednosti, stranke u postupku su u pravilu pravne osobe, profesionalci koji u pravnom prometu trebaju postupati s povećanom pažnjom, riječ je o sporovima u vezi s njihovom djelatnošću; nadalje, pomorsko pravo u velikom broju instituta odstupa od klasičnih načela građanskog i trgovačkog prava, a unifikacija je na međunarodnoj razini postignuta donošenjem brojnih međunarodnih konvencija pomorskog prava, od kojih velik broj počiva na općim načelima i pojedinačnim rješenjima angloameričkoga pravnog sustava. U tom duhu, prema *Skorupan Wolff* i *Padovan*, sudska praksa prema kojoj su za sve sporove u vezi brodica stvarno nadležni općinski sudovi nije dobro rješenje i ne odgovara suvremenim oblicima korištenja brodica,⁶²⁰ napose kad je riječ o njihovoj ulozi u nautičkom turizmu, njihovoj sve većoj imovinskoj vrijednosti te sličnosti između rekreacijskih brodica i jahti.⁶²¹

Unatoč navedenim propisima (čl. 34.b ZPP-a) koji idu u smjeru toga da bi povodom ovih sporova koji imaju pomorski element trebao biti nadležan trgovački sud, Trgovački sud u Rijeci se u svojoj odluci⁶²² oglasio stvarno nenadležnim za suđenje u sporu u kojem se tužbeni zahtjev za naknadu štete temelji na izvanugovornoj odgovornosti marine za štetu na jedrilici koja po svojim karakteristikama nije brod u smislu odredbe članka 5. stavka 1. t. 4. PZ-a, jer je dugačka 11,49 m, ima bruto tonažu manju od 15 i nije ovlaštena prevoziti više od 12 putnika. Unatoč tomu što tužitelj navodi da se radi o pomorskom sporu, Trgovački sud u Rijeci spor nije ocijenio pomorskim sporom jer je našao da šteta nije nastala na brodu nego na brodici, da

⁶¹⁹ Trgovački sud u Rijeci je u predmetu P-2590/14 presudom od 16. travnja 2019. godine zaključio da je nadležan hrvatski trgovački sud. U konkretnom predmetu sud je zauzeo stav da ovaj spor predstavlja plovidbeni spor jer se radi o sporu nastalom iz ugovora o vezu plovila (u odnosu na tuženike 4. i 5.), odnosno o sporu o izvanugovornoj odgovornosti za štetu tuženika 1. do 3. do koje je došlo uslijed požara na plovilima (jahtama) na suhom vezu u marini P. Zato je ovdje nadležan trgovački sud u skladu s odredbom čl. 34.b t. 6. ZPP-a. Stvarna nadležnost trgovačkog suda proizlazi i iz odredbe čl. 34.b t. 10. ZPP-a, dok nadležnost hrvatskog suda proizlazi iz odredbe čl. 5. st. 1. u vezi s čl. 7. st. 2. Uredbe EU broj 1215/2012 od 12. prosinca 2012. i čl. 8. st. 1. Uredbe kojom je propisana atrakcija nadležnosti u slučajevima kada postoji nadležnost hrvatskog suda u odnosu na jednog ili više tuženika.

⁶²⁰ Isti ovaj princip vrijedi i za određivanje stvarne nadležnosti u slučaju sporova temeljem ugovornog odnosa, odnosno sporova glede ugovorne odgovornosti (vidi *supra*, 5.1.9.).

⁶²¹ *Skorupan Wolff*; *Padovan*, *op. cit.* u bilj. 417, str. 407.

⁶²² P-2279/03 od 17. siječnja 2005. godine.

se ne radi o šteti nastaloj pri plovidbi na moru te u rješavanju spora nema elemenata za primjenu bilo koje odredbe plovidbenog prava. Zanimljivo je da je i VTS prihvatio ovakvo stajalište prvostupanjskog suda i istaknuo da je u ovom postupku nadležan općinski sud.⁶²³ Dakle, u ovoj odluci sudovi nisu zaključili da bi bio nadležan trgovački sud, već su se upustili u ocjenu toga o kakvom je točno plovnom objektu riječ te s obzirom na to utvrđenje zaključili da ipak nije riječ o nadležnosti trgovačkog suda. Ovakav zaključak suda je protivan potrebi da se ujedini nadležnost u pomorskim sporovima na trgovačkim sudovima, te da se time omogući strankama sigurnost u pogledu nadležnosti, odnosno da stranke mogu unaprijed znati koji sud će biti nadležan. Jednaku odluku o nadležnosti općinskog suda donio je VTSRH i u svojoj odluci PŽ-1739/05 od 22. rujna 2006. godine, u kojoj je zauzeo stav o nadležnosti općinskog suda s obzirom na to da je riječ o sporu za koji nije propisana stvarna nadležnost trgovačkog suda ni po pravilima Zakona o sudovima ni ZPP-a. U konkretnom predmetu tužitelj je fizička osoba, nema podataka da je trgovac (obrtnik ili trgovac pojedinac), a tužbeni zahtjev za naknadu štete temeljen je na izvanugovornoj odgovornosti marine za štetu na jedrilici koja po svojim karakteristikama nije brod u smislu odredbe čl. 5. st. 1. t. 2. PZ-a, jer je dugačka 11,49 m, ima bruto tonažu manju od 15 i nije ovlaštena prevoziti više od 12 putnika. Ovaj Sud nije našao elemenata za primjenu bilo koje odredbe plovidbenog prava u rješavanju spora, a nije riječ o sporu nastalom iz plovidbe na moru. Dakle, budući da nije riječ o brodu ni jahti kao u prethodnoj odluci, nema ni nadležnosti trgovačkog suda. Sada nakon stupanja na snagu ZIDPZ2019 ovo pitanje više ne postoji jer se nominiranjem ugovora o vezu svi sporovi zbog veza gledaju kroz odredbe o plovidbenom pravu iz PZ-a.

5.2.4.3. Mjesna nadležnost

Što se tiče mjesne nadležnosti, za spomenuti je nadležnost u sporovima za naknadu štete, odnosno čl. 52. ZPP-a kojim je određeno da je za suđenje u sporovima o izvanugovornoj odgovornosti za štetu, osim suda općemjesne nadležnosti, nadležan još i sud na čijem je području štetna radnja počinjena ili sud na čijem je području štetna posljedica nastupila. U tumačenju ove odredbe st. 1. čl. 52. ZPP-a, koja inače propisuje izberivu mjesnu nadležnost, mogu nastati znatne poteškoće. Postavlja se, naime, pitanje koji je to sud „na čijem je području

⁶²³ Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 552, str. 968.

štetna posljedica nastupila“.⁶²⁴ Mjesna nadležnost s obzirom na predmet o kojem je riječ određena je i odredbom čl. 57. ZPP-a koja propisuje da kad je za suđenje u sporovima o pravu vlasništva i drugim stvarnim pravima na brodu i zrakoplovu te u sporovima iz zakupnih odnosa na brodu i zrakoplovu nadležan sud u RH, isključivo je mjesno nadležan sud na čijem se području vodi upisnik u kojem je brod odnosno zrakoplov upisan.⁶²⁵

Zaključno, PZ govori o izvanugovornoj odgovornosti kada regulira odgovornost prema trećima i to u situacijama kada je riječ o nepostojanju valjane pravne osnove za pružanje usluge veza od strane marine. Konkretno, u čl. 673.lj. PZ-a propisano je da pružatelj usluge veza koji ne udovoljava uvjetima za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu odgovara za štetu koja korisniku veza ili trećim osobama nastane u vezi s ugovorom o vezu. Prema *Ćorić* potrebno je precizno utvrđivanje izvanugovorne odgovornosti zakonima kojima se uređuje djelatnost luka nautičkog turizma. Naime, izvanugovorna odgovornost mora imati pravno utemeljenje u kršenju zakonske norme (ZOO, ZPUT, ZPDML) ili podzakonske norme. Ovdje treba dodati i odredbu čl. 673.nj koja u skladu s načelima o sprječavanju štete uređuje izvanugovornu odgovornost za hitna nepredviđena činjenja koja je nužno izvesti radi sprječavanja nastanka štete. Očita, a ujedno i pravilna intencija zakonodavca u tom smjeru bila je da se izvan ugovora odgovornost za štetu usmjeri na pitanje sigurnosti i ispravnosti samog veza te na okolnosti koje upućuju na obvezu sprječavanja štete na plovilima i na sigurnost ljudi i zaštite okoliša, sve neovisno o ugovornom uređenju u dijelu nadzora plovila koje je izrijekom zakonom predviđeno kao dispozitivno pravo stranaka. Time se postigao značajan i nužan iskorak u odnosu na ranije zakonsko uređenje koje je u pravilu usmjeravalo na primjenu pravila iz srodnog ugovora o ostavi, koji znatno šire uređuju odgovornost ostavoprimca, tj. u slučaju ugovora o vezu pružatelja usluge veza (načelno marine). U tom smislu smatramo kako pozitivna ugovorna, ali i sudska praksa neće ubuduće imati naglasak na pitanjima izvanugovorne, već na pitanjima ugovorne odgovornosti za štetu. Sigurnost veza razumljivo je tehnički znatno jednostavnija nego uređenje pitanja sigurnosti plovnog objekta, tj. jahte ili brodice. Pitanja npr. plovnosti ili zapaljivosti plovnog objekta nije moguće urediti regulacijom sigurnosti veza. To znači da do izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma može doći samo iznimno, ako se postavi sumnja u ispravnost i sigurnost veza, dok će po prirodi stvari

⁶²⁴ Grbin, I., *Zakon o parničnom postupku*, Organizator, Zagreb 2012., str. 68.

⁶²⁵ *Ibid.*, str. 74.

češće postojati sumnja u sigurnost i ispravnost jahte ili brodice, što nije u okviru izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma.

5.3. Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma u odnosu na ugovor o vezu

Općenito govoreći, osiguranje od odgovornosti dio je imovinskih osiguranja kojima se osigurava rizik od nastanka obveze naknade štete trećoj oštećenoj osobi. Umjesto štetnika, tj. odgovorne osobe, štetu će oštećenome nadoknaditi osiguratelj, jer osiguranje od odgovornosti pokriva štetnikovu odgovornost.⁶²⁶ Sklapanjem ugovora o osiguranju od odgovornosti iz djelatnosti luke nautičkog turizma ne prestaju biti obveznopravno odgovorne za štetu prema oštećenoj osobi, niti oni utječu na izvanugovornu odgovornost marine. Naime, luke nautičkog turizma su tada u poziciji osiguranika, tj. osobe kojoj osiguravajuće društvo isplaćuje osigurninu po osnovi subrogacije (čl. 963. ZOO-a) ako se dogodi osigurani slučaj, dok korisnik veza može biti u poziciji štetnika (ako je odgovoran za nastanak štetnog događaja) ili oštećenika (ako mu je nastala šteta), a u slučaju neposredne tužbe od korisnika veza kao oštećenika on može biti korisnik tog osiguranja.⁶²⁷

U svrhu pravne analize u kojoj mjeri odredbe ugovora o vezu utječu na osiguranje od odgovornosti luka nautičkog turizma prije svega se ističe kako se pod time ne misli isključivo na same odredbe ugovora o vezu, već i u širem smislu na odredbe općih ugovornih uvjeta kao sastavnog dijela ugovora o vezu.⁶²⁸ Što se tiče općenito osiguranja od odgovornosti, za naznačiti je da su pravne norme ZOO-a o osiguranju prisilnopravne naravi (kogentnost) uz ograničenu mogućnost odstupanja od zakonskih odredbi. Kogentnost je pravilo, a dispozitivnost je predviđena tek iznimno. Suprotno tome, u pomorskom je osiguranju

⁶²⁶ Gorenc, V. *et al.*, *op. cit.* u bilj. 181, str. 1572.

⁶²⁷ Padovan, A. V., *Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma*, Svijet osiguranja, br. 7, 2013., <http://www.svijetosiguranja.eu/hr/clanak/2013/7/osiguranje-odgovornosti-luke-nautickog-turizma,340,11191.html> (21. kolovoza 2019.).

⁶²⁸ ZOO u čl. 921. daje definiciju ugovora o osiguranju; ugovorom o osiguranju osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja isplatiti osiguraniku ili korisniku osiguranja osigurninu ako nastane osigurani slučaj, a ugovaratelj se osiguranja obvezuje osiguratelju platiti premiju osiguranja.

dispozitivnost pravilo, a kogentnost izuzetak.^{629,630} Odredbama odsjeka 27. ZOO-a reguliran je ugovor o osiguranju i to tako da je propisano da je ugovor o osiguranju ugovor kojim se osiguratelj obvezuje ugovaratelju osiguranja isplatiti osiguraniku ili korisniku osiguranja osigurninu ako nastane osigurani slučaj, a ugovaratelj osiguranja se obvezuje osiguratelju platiti premiju osiguranja.⁶³¹ Odredbe ZOO-a o osiguranju ne primjenjuju se u slučajevima pomorskog osiguranja koje je uređeno odredbama PZ-a (čl. 684. PZ-a).⁶³² Osim odredbi ZOO-a kojima je reguliran ugovor o osiguranju⁶³³, i koji je *lex generalis*, materija osiguranja regulirana je i daljnjim specifičnim zakonima. U tom je smislu ZOO zakon koji uređuje obveznopravne odnose iz ugovora o osiguranju odgovornosti marine.

Osiguranje od odgovornosti marine je dobrovoljno osiguranje imajući u vidu da se obvezno osiguranje posebno propisuje. Pravo na izravnu tužbu oštećenika prema osiguravajućem društvu propisano je odredbom čl. 965. ZOO-a kojim je to pravo omogućeno. S druge strane, PZ člankom 684. izrijekom, a ne primjerice, uređuje na što se može odnositi pomorsko osiguranje. Tom odredbom nije predviđeno da bi usluga pružanja veza (djelatnost marine) mogla biti predmet pomorskog osiguranja. Iznimno, samo je sporedna moguća djelatnost marine, i to brodogradnja i brodogradnja, predviđena tom odredbom PZ-a, što znači da bi u dijelu te usluge bila potrebna primjena PZ-a, a ne ZOO-a u pogledu prava na izravnu tužbu. Stoga se može zaključiti da u odnosu na uslugu pružanja veza postoji pravo na direktnu tužbu, neovisno o tome što je pružanje usluge veza sada nominatan ugovor uređen PZ-om. Poseban pogled na ovo dobrovoljno osiguranje mogla bi dati sudska praksa kad bi ubuduće zauzela jedinstven stav o tome je li djelatnost marine opasna djelatnost te jesu li brodica i jahta

⁶²⁹ Pavić, *op. cit.* u bilj. 263, str. 88.

⁶³⁰ Trgovački sud u Rijeci je u svojoj odluci P-2876/2011 od 29. travnja 2015. godine zauzeo stav povodom zastare zahtjeva za naknadu štete u postupku osiguratelja protiv štetnika. U tom postupku odgovornost se štetnika prosuđuje prema istim propisima koji se primjenjuju i u odnosima štetnika i osiguranika. Tako odredba čl. 724. st. 4. PZ-a propisuje da zastara potraživanja koja pripada osiguratelju prema trećoj osobi odgovornoj za nastupanje osiguranog slučaja počinje teći kada i zastara potraživanja osiguranika prema toj osobi i navršava se u istom roku. Treća osoba ne može zbog činjenice što je provedeno osiguranje doći u gori položaj, pa osiguratelju može istaknuti sve prigovore koje je mogla istaknuti i osiguraniku do trenutka plaćanja naknade iz osiguranja. Prema tome, zastara je počela teći od dana kada je oštećenik vlasnik predmetne jahte saznao za štetu i za osobu koja je štetu učinila. Oštećenik je za visinu štete i štetnika u svakom slučaju morao saznati najkasnije 13. 10. 2006. godine kada mu je tužitelj, tj. njegov osiguratelj isplatio utuženi iznos. Ova odluka nije pravomoćna s obzirom na to da VTS još nije donio odluku po žalbi, te se predmet vodi pod brojem Pž-5293/15.

⁶³¹ Čl. 921. ZOO-a.

⁶³² Čl. 923. ZOO-a.

⁶³³ Najpoznatiji je i općepriznato vrijedan povijesni spomenik pomorskog osiguranja Zakon o pomorskom osiguranju iz 1568. godine, *Ordo super assecuratoribus* (Uredba o osigurateljima). Taj se zakon uzima kao jedan od najstarijih, ako ne i najstariji pravni akt legislativnog podrijetla o poslu osiguranja, Pavić, *op. cit.* u bilj. 563, str. 17.

na vezu opasne stvari. Tada bi bilo moguće razmotriti i je li osiguranje odgovornosti marine potrebno urediti kao obvezno osiguranje. Smatramo da shvaćanje da su djelatnost pružanja usluge veza i brodica ili jahta sami po sebi opasna djelatnost odnosno opasna stvar ne bi bio načelno pravilan pristup u razumijevanju djelatnosti marina i posljedica prema korisnicima njihovih usluga. Razlog tomu je, kako je ranije rečeno, što brodica na vezu sama po sebi nije opasna stvar, jer u mirovanju ne predstavlja povećani rizik za okolinu, a o čemu su takav stav zauzela i pravna teorija i sudska praksa (vidi *supra*, 4.2.3.3.)⁶³⁴. Osiguratelj uobičajeno kod marina u procjeni rizika uzima u obzir:

- konkretan položaj marine na samoj obali, ali i mikrolokaciju okolnog područja (kao npr. blizina autoceste, blizina zračne luke, blizina pogodnog akvatorija za plovidbu)
- djelomično ograničen ili otvoren pristup marini
- potrebnu organizaciju mornara te ostalog osoblja marine
- opseg usluga marine
- usluge kooperanata (jesu li licencirani davatelji usluga, imaju li osiguranu zaštitu stvari i osoblja te kakve su im reference)
- protupožarni sustav
- kompletno stanje i održavanje infrastrukture marine, morskog ili riječnog prostora i vezova
- planirana ulaganja u infrastrukturu marine
- sigurnosnu službu
- dizajn, funkcionalnost i samu kvalitetu videonadzora
- organizaciju sustava kontrole ulaza i izlaza iz marine.⁶³⁵

Najčešći rizik koji se javlja uvjetovan je vremenskim nepogodama.⁶³⁶ Ovaj rizik je vrlo teško definirati i otvara mnoga pitanja, kao što je razgraničenje s višom silom ili grubom nepažnjom, bilo marine kao osiguranika bilo vlasnika plovila. U praksi se potencijalni sporovi najčešće javljaju kada dolazi do štetnih događaja prilikom vremenskih nepogoda te se osoblje marine, kao i njihovi osiguratelji, pokušavaju osloniti na obranu višom silom. Posebno je važno istaknuti da u Hrvatskoj i Sloveniji nema jasnog razgraničenja koji vremenski uvjeti bi se mogli smatrati „višom silom“.⁶³⁷

⁶³⁴ Skorupan Wolff; Padovan, *op. cit.* u bilj. 223, str. 265.

⁶³⁵ Padovan, A. V.; Selan Voglar, M., *Marina Operator Liability Insurance in Croatian and Slovenian Law and Practice*, Transactions on Maritime Science (TOMS), vol. 8, no. 1, 2019., str. 117.

⁶³⁶ *Ibid.*, str. 119.

⁶³⁷ *Ibid.*, str. 118.

U istraživanju je napravljena detaljna analiza uvjeta za osiguranje odgovornosti iz djelatnosti luka nautičkog turizma nekoliko referentnih osiguravajućih društava, i to Croatia osiguranja d.d.⁶³⁸ (dalje u tekstu Croatia osiguranje), Allianz Zagreb d.d.⁶³⁹ (dalje u tekstu Allianz), Uniqa osiguranja d.d.⁶⁴⁰ (dalje u tekstu Uniqa) i Triglav osiguranja d.d.⁶⁴¹ (dalje u tekstu Triglav), zato što je analizom većine uvjeta utvrđeno kako nema značajnije razlike između uvjeta koje primjenjuju osiguravajuća društva za ovu vrstu osiguranja, te se stoga pokazalo suvišnim otvorena pravna pitanja prikazivati i kroz uvjete drugih osiguravajućih društava koja također pružaju uslugu ove vrste osiguranja. Prije svega, korisno je napomenuti da osiguratelji ne nazivaju osiguranika u ovom odnosu pravilnim nazivom, ni u naslovu predmetnih uvjeta ni u pojmovnicima gdje definiraju tko je osiguranik. Pri tome je primjetno da Allianz i Uniqa potpuno identično uređuju naziv ove vrste osiguranja te u cijelosti definicije pojmovnika s opisom tko je osiguranik. Ova dva osiguratelja nazivaju svoje uvjete – *Uvjeti za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina)*. Očito je da osiguratelji ovdje ne koriste zakonske i formalne pojmove, jer se ne radi o luci koja bi na taj način bila uređena bilo kojim propisom, a dvojbena je i pojam raspolaganja jer je luka nautičkog turizma kao koncesionar pomorskog dobra dobila pravo korištenja pomorskog dobra, a ne šire pravo raspolaganja. Možda bi najpravičniji naziv pravne pozicije luke nautičkog turizma u tom smislu bio „ovlaštenik koncesije luke nautičkog turizma“.⁶⁴² U obama se pojmovnicima pod definicijom pojma „osiguranik“ u bitnom ponavlja isto pogrešno određenje formalne vrste luke, ali uz dodatak da se radi o luci „koja ima obilježja marine“. Pravno je svakako nejasno koje druge luke imaju „obilježja“ marine, jer je marina formalni pojam iz Pravilnika o kategorizaciji 2019., a ovdje bi to značilo da se ovi uvjeti odnose i na druge luke koje nisu samo formalno marine.

U nazivu uvjeta za ovu vrstu osiguranja od strane Croatia osiguranja nalazi se složenica „...od odgovornosti vlasnika luke za turističke i sportske plovne objekte“. Ovdje je vidljivo

⁶³⁸ Pravila „A“ za osiguranje od odgovornosti vlasnika luke za turističke i sportske plovne objekte, doneseni od strane Sektora za osiguranje prijevoza i kredita u Croatia osiguranju d.d.

⁶³⁹ Uvjeti za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina), pod brojem 236-0697 donesena od strane Allianz Zagreb d.d.

⁶⁴⁰ Uvjeti za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina), pod brojem UIOM 1/2015 donesena od strane Uniqa osiguranja d.d.

⁶⁴¹ Uvjeti za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina) pod brojem PG-opd-mar/09-05-hr donesena od strane Triglav osiguranja d.d.

⁶⁴² Padovan, *op. cit.* u bilj. 627.

pogrešno određenje „vlasnik luke“, jer luka nautičkog turizma nipošto nije vlasnik luke niti to može biti na pomorskom dobru. Uz to, ponovno se kao i u prvim dvama primjerima spominju turistička plovila, tj. plovni objekti, što nije formalni pojam jer nigdje nije propisom određeno što bi bila „turistička plovila“. Štoviše, to može izazvati i pravnu dvojbu da plovila u privatnom vlasništvu nisu turistička plovila, već su to isključivo plovila koja služe za obavljanje turističke djelatnosti, kao što je *charter* i sl.

U uvjetima svih obrađenih osiguratelja navodi se da je predmet osiguranja osiguranje za štete koje mogu nastati na brodu, brodici ili jahti. Iz definicije ugovora o vezu kako je propisano odredbom čl. 673.a vidljivo je da njime nisu obuhvaćene sve tri vrste plovila koje obuhvaćaju uvjeti osiguratelja, već samo brodica i jahta. Naime, tim nominatnim ugovorom predviđa se ugovor o vezu kao ugovor koji se odnosi samo na brodice i jahte, ali ne i na brodove. Nadalje, kod svih obrađenih osiguratelja razvidno je pokrivanje šteta u odnosu na situaciju koja uopće nije povezana s uslugom luke nautičkog turizma, a odnosi se čak samo na brodove, a ne i na brodice i jahte. Moguće su situacije u kojima šteta nastaje izvan marine, a uzrokovana je radovima unutar marine (npr. šteta od varilačkih radova, šteta uslijed požara koji je potekao iz marine, onečišćenje izvan marine uslijed radova u marini itd.). Također, u svim navedenim uvjetima uočljiv je jednak stav o pitanju pokrića za troškove uklanjanja podrtine. U svim obrađenim uvjetima u odredbama o isključenju štete iz osigurateljnog pokrića navodi se da osiguratelj ne pokriva ovu vrstu štete iako je riječ o nužnim troškovima koji će svakako nastati prilikom štete nastale zbog potonuća plovila na morskom vezu, s obzirom na to da je uklanjanje podrtine prema PZ-u odgovornost vlasnika/korisnika plovnog objekta.⁶⁴³ Stoga bi taj rizik trebao biti pokriven osiguranjem odgovornosti vlasnika/korisnika plovnog objekta. Načelno, kad je riječ o dobrovoljnom osiguranju, osiguratelj može općim uvjetima isključiti iz pokrića što god želi. O tome će ovisiti njegova visina premije osiguranja, dok će u konačnici to imati reperkusije na njegovu konkurentnost. Uz navedeno, svi osiguratelji u osnovnim odredbama spominju da osiguranik daje uslugu „čuvanja plovila“, što je u izravnoj suprotnosti s određenjem PZ-a za odredbe ugovora o vezu kojim se predviđa pružanje usluge „korištenja veza“, a ne „čuvanja plovila“. Iz poredbene analize ugovora o vezu i općih ugovornih uvjeta luka nautičkog turizma vidljivo je i da su luke nautičkog turizma u pravilu odustale od korištenja pravnog pojma „čuvanja“ stvari. Tomu je razlog što se ustalila sudska praksa koja

⁶⁴³ Čl. 840.a. st. 8. PZ-a.

pojam čuvanja u ovom kontekstu izjednačava s ostavom iz ZOO-a, a time bi se luke nautičkog turizma nepravilno dovele u položaj da odgovaraju za stvari nad kojima nemaju isključivi posjed.

Odgovornost luka nautičkog turizma kroz navedene uvjete pravilno je usklađena s ugovornim uvjetima ugovora o vezu u dijelu definiranja obveze održavanja plovila. Naime, uvjetima osiguratelja isključuje se pokriće štete ako je do štete došlo zbog istrošenosti plovila. S druge strane ugovori o vezu (što je i logično) definiraju da briga o plovilu ide na teret vlasnika odnosno korisnika plovila. Međutim, sva tri osiguratelja vrlo kratko definiraju osnovu za isključenje štete u dijelu postupanja vlasnika odnosno korisnika plovila. U tom se slučaju navodi da nisu pokrivenne štete nastale kod „nestručnog postupka“ vlasnika odnosno korisnika plovila. Razumljivo je da uvjetima osiguratelja ne može biti definirano što će se smatrati „stručnim“, a što „nestručnim“ postupkom, ali tada je poseban naglasak na definiranju takvih postupaka kroz opće uvjete ugovora o vezu, kako bi uvjeti osiguratelja mogli biti primjenjivi. Ako je ugovoren nadzor plovila, tada treba definirati u čemu se točno sastoji obveza marine. Može biti dvojbena kako će se urediti uvjeti osiguranja ako se oni ne usklade s uvjetima marine o ovom pitanju ovisno o tome je li i kako ugovoren nadzor plovila.⁶⁴⁴ Vrlo je važno napomenuti da se kod svih osiguratelja naročito naglašava obveza marine da ima ustrojenu 24-satnu „stražarsku službu“. Iz ove je obveze razvidno da se ovi uvjeti ne mogu odnositi primjerice na luke otvorene za javni promet koje bi mogle imati „obilježje marine“, upravo zato što te luke nemaju i nikad nisu imale ustrojenu „24-satnu stražarsku službu“. Pod nestručnim pojmom „stražarska služba“ u teleološkom se tumačenju misli na zaštitarsku službu, što je uvjet za pokriće rizika od krađe i provalne krađe. Luke nautičkog turizma nisu dužne osigurati stalnu prisutnost zaštitarske službe, no u praksi zaštitarske kompanije nerijetko bivaju angažirane za pružanje određene vrste usluge na području luke nautičkog turizma. Ponajprije je riječ o tehničkoj zaštiti, no nije isključeno ni pružanje tjelesne zaštite, osobito kada se u samoj luci nalaze određeni objekti od posebnog interesa, kao što je banka, kasino ili neki drugi objekt. Pritom se djelovanje zaštitara u pravilu odnosi na sljedeće aktivnosti: a) kontrola ulaska i izlaska iz luke nautičkog turizma; b) zaštita infrastrukture i imovine u luci nautičkog turizma; c) zaštita imovine gostiju luke nautičkog turizma; te d) zaštita ljudi i imovine kroz nadzor i kontrolu.⁶⁴⁵

⁶⁴⁴ Padovan; Selan Voglar, *op. cit.* u bilj. 635, str. 121.

⁶⁴⁵ Jović; Mudrić, *op. cit.* u bilj. 246, str. 239.

Potrebno je također primijetiti da ne postoje dostupni podaci o tome da bi pružatelji usluga privezišta, koje je također usluga morskog veza, sklapali ugovore o osiguranju od odgovornosti. Pretpostavlja se da je razlog tomu što se kod te vrste veza u pravilu ne ugovara nadzor plovila, zbog čega se moguće smatra da njihova odgovornost nije izložena riziku u toj mjeri da bi pristupili osiguranju svoje odgovornosti iz djelatnosti. Kako morski vez u formi privezišta od strane drugih objekata nije razvrstan kao luka nautičkog turizma, ovim radom se njegov status ne obrađuje detaljnije.

U smislu specifičnog statusa ugovora o vezu vidljivo je da osiguratelji u svojim uvjetima ukazuju na to da takvi ugovori trebaju biti „tipski ugovori koji će unaprijed biti odobreni od osiguratelja“. Dakle, s obzirom na ovaj uvjet razvidno je da osiguratelj neće načelno priznati svoju obvezu ako bi osiguranik sklapao ugovore koji nisu tipski i koji nisu bili odobreni od osiguratelja. Ovdje se jedino može upozoriti na moguću nepreciznost ovakve odredbe, jer se u pravilu forma ugovaranja provodi kroz prihvatanje općih ugovornih uvjeta, a ti uvjeti trebaju biti prihvaćeni od osiguratelja uz tipski ugovor u kojem se definiraju samo identifikacijski podaci ugovornih strana i plovila. Zbog navedenih specifičnosti ugovora o vezu, koji se čak i formalno mora u svrhu ove vrste osiguranja uređivati kroz tzv. tipski ugovor, a što nadalje treba biti uređeno općim uvjetima ugovora luke nautičkog turizma, jasno je da procjenu primjene i odnosa ove vrste osiguranja nužno treba tumačiti kroz uređenje navedenih općih uvjeta ugovora luke nautičkog turizma.⁶⁴⁶ Iz navedene analize moguće je zaključiti da su ugovori o vezu posebna vrsta ugovornih odnosa koji traže formalno prethodno posebno odobravanje od strane osiguratelja, a to je moguće jedino u formi tipskih ugovora i općih uvjeta ugovora. Zbog ove specifičnosti ugovor o osiguranju može biti formalno valjan i proizvoditi pravni učinak, ali osigurateljno pokriće neće postojati za štete iz odgovornosti koja prelazi granice/opseg odgovornosti preuzet standardnim ugovorom o vezu prihvaćenim od strane osiguratelja. Osigurane svote se kod ovih vrsta osiguranja uređuju u pravilu po događaju, agregatno na period od jedne godine, bilo kalendarski bilo od početka važenja police osiguranja. Po osnovi subrogacije moguća su i prava osiguratelja koji je isplatio štetu po osnovi police kasko-osiguranja prema marini po osnovi osiguranja iz odgovornosti iz djelatnosti.

⁶⁴⁶ Padovan, *Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma*, loc. cit.

Jednako su tako po subrogaciji moguća prava osiguratelja koji su isplatili štetu po osnovi dragovoljnog osiguranja korisnika za štete prema trećim osobama.

Zaključno, sustav osiguranja odgovornosti luka nautičkog turizma nije do sada adekvatno prepoznao značajne promjene koje su provedene u dijelu novoga zakonskog uređenja ugovora o vezu kroz ZIDPZ2019. To nije nužno neočekivano jer su preduvjet za promjene općih uvjeta osiguratelja promjene općih uvjeta samih pružatelja usluga veza. Stoga je moguće očekivati da će se kroz opće uvjete ugovora osiguravajućih društava za osiguranje odgovornosti iz djelatnosti luka nautičkog turizma početi raditi distinkcija u dijelu odgovornosti pružatelja usluge između sigurnosti samog veza, koja je zakonom uređena, u odnosu na dispozitivno uređenje usluge nadzora i održavanja plovila. Takva uređenja bila bi logičan slijed nakon promjena općih uvjeta ugovora pružatelja usluga za ugovor o vezu. Za očekivati je da će u tom smjeru doći do preciziranja uvjeta osiguranja u odnosu na konkretne vrste usluga koje dispozitivno ugovaraju pružatelji usluga tako da se npr. izrijekom pokrivaju štete od potonuća ili požara pod uvjetom zadovoljenja određenoga tehničkog standarda na plovilima, npr. broja automatskih kaljužnih pumpi i broja automatskih protupožarnih sustava, u slučajevima gdje pod tim istim uvjetima pružatelj usluge veza pruža uslugu nadzora i održavanja plovila s ciljem sprječavanja šteta u vidu potonuća ili požara. Svakako bi s aspekta osiguranja odgovornosti trebalo biti znatno više rizika kod luke nautičkog turizma koja osim objektivno minimalnih uvjeta ugovora (pružanje samo usluge veza) pruža i usluge nadzora plovila i/ili održavanja plovila. Kako je u dijelu pružatelja tih usluga koji se odnosi na marine očita potreba da se nude i usluge nadzora plovila na vezu, jasno je da će i uvjeti osiguranja od odgovornosti morati biti usklađeni ovisno o sadržaju, vrsti i opsegu ugovorno definirano nadzora plovila na vezu.

5.4. Analiza odluka hrvatskih sudova u sporovima o odgovornosti luka nautičkog turizma

Pod ovom točkom rada prikazat će se analiza sudskih odluka u RH koje su povezane s pitanjem odgovornosti luka nautičkog turizma, odnosno odluke u kojima se na neki način kao sporno pojavilo pitanje odgovornosti luka nautičkog turizma, a koje je važno za donošenje odluke u tim sporovima. Analizirat će se odluke Vrhovnog suda RH, Visokog trgovačkog suda RH i Upravnog suda RH, koji su drugostupanjski sudovi, odnosno Vrhovni sud RH je najviši

redovni sud u RH, dok će se brojne odluke nižih, tj. prvostupanjskih sudova analizirati samo ograničeno s obzirom na to da veće pravno značenje imaju odluke viših sudova. Svi primjeri odluka sudske prakse jesu odluke koje su donesene prije stupanja na snagu ZIDPZ2019, ali će se u vezi sa svakom odlukom dati osvrt na to kakav bi utjecaj ZIDPZ2019 imao na donošenje iste odluke da je tada bio na snazi.

- a) Odluka Vrhovnog suda RH, Rev 20/2008-2 od 2. rujna 2005. godine, dotaknula se pitanja nadziranja plovila od strane pružatelja usluge veza: „...nije dokazano da je zbog propusta tuženika u konkretnom slučaju došlo do potpunog uništenja tužiteljeva broda. Od tuženikovog čuvara nije se moglo očekivati da bude neprekidno uz tužiteljev brod, a da je isti i primijetio izbijanje požara na tužiteljevom brodu, zbog brzine u širenju požara, zbog materijala od kojeg je sačinjen brod i ugrađenog gorivog materijala u njemu, te vjetra, ne bi uspio ugasiti požar. Stoga nepravovremeno uočavanje požara na tužiteljevom brodu od strane tuženikovog radnika – čuvara nije u adekvatnoj uzročnoj vezi s uništenjem tužiteljeva broda od nastalog požara na njemu.“ Prema stajalištu Vrhovnog suda RH, Rev 20/2008-2, proizlazi da se krivnja za nastanak štetnog događaja ne može parcijalno promatrati samo u odnosu na jedan izolirani uzrok (u konkretnom slučaju požar) s obzirom na to da je pojedinačnu krivnju potrebno promatrati i evaluirati u kontekstu svih izravnih okolnosti konkretnog slučaja, ali i sporednih uzroka (u konkretnom slučaju, materijala od kojeg je brod izgrađen, vjetra i sl.), te ovisno o njihovom stupnju doprinosa štetnom događaju i posljedičnoj šteti procjenjivati krivnju na strani djelatnika marine odnosno marine same. Navedeno razmatranje je osobito važno jer je Vrhovni sud RH u primjeru sudske prakse takav stav zauzeo čak i u slučaju u kojem je pružatelj usluge veza imao neusporedivo manji broj plovila pod svojim čuvanjem, s time da se pod obvezom čuvanja ne može očekivati neprekidna prisutnost čuvara uz plovila. Citirana odluka je osim gornjeg stava dala i mišljenje o potrebnoj pažnji kod ugovora o ostavi: „...prednik tužiteljice ugovorom zaključenim sa tuženikom povjerio je je tuženiku na čuvanje u tužbi opisani čamac – što upućuje da je između prednika tužiteljice i tuženika zaključen ugovor o ostavi, te da tuženika stoga tereti stroža odgovornost za štetu s obzirom na zakonsku obvezu, da s povjerenom stvari postupi kao dobar domaćin, odnosno dobar gospodarstvenik, te da o svim promjenama i opasnosti u pogledu mogućnosti oštećenja povjerene stvari obavješćuje ostavodavca.“ Prema stajalištu Vrhovnog suda RH u predmetnoj odluci Rev 201/1998-2 proizlazi da ugovor o vezu koji sklapaju korisnik plovila i marina po

svojoj pravnoj naravi ima obilježje ugovora o ostavi, te proizvodi pravne učinke i posljedice na svoje ugovorne strane u skladu sa zakonskim određenjem propisanim za specifičan ugovorni odnos ostave. Prema navedenom stajalištu marina je s obzirom na specifičnu prirodu usluge koju pruža svojim korisnicima dužna upotrijebiti osobiti stupanj pažnje kako bi se spriječila ne samo šteta nastala uobičajenim i poznatim radnjama nego i šteta koja bi mogla nastati zbog poduzetih radnji izvršenih od strane trećih osoba, osobito ako se te radnje poduzimaju po nalogu marine (koju Vrhovni sud označava kao ostavoprimca), pri čemu nije odlučno postoji li u pojedinačnom slučaju pristanak vlasnika (ostavodavca) na poduzimanje konkretnih radnji.

Kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud bi morao prije svega utvrditi je li uopće ugovorena usluga nadzora ili ne. Ako da, na koji način je ugovoreno da će se provoditi nadzor nad plovilima. U konkretnom slučaju uslugu veza nije pružila marina, nego lokalno komunalno poduzeće, zbog čega nije realno očekivati da je usluga nadzora plovila bila ugovorena. U tom smislu ispitivanje suda, kako je provedeno, u odnosu na čuvanje stvari analognom primjenom ugovora o ostavi ne bi bilo moguće, već bi se trebalo ispitati je li moguće došlo do povrede obveze pružatelja usluge veza, primjenom čl. 673. nj ZIDPZ2019 koji upućuje na obveze hitnih nepredviđenih činjenja.

- b) Odluka Visokog trgovačkog suda RH, Pž-4852/07 od 5. veljače 2009. godine, govori o suodgovornosti korisnika veza bez određenja elemenata ugovora iz ZOO-a: „...u konkretnom slučaju tuženikova odgovornost za naknadu štete proizlazi iz ugovora o čuvanju tužiteljeve brodice i činjenice da je on povrijedio ugovornu obvezu. Tuženik prema sadašnjem stanju stvari, čini se nikako ne može biti osobno odgovoran za potpunu štetu koju je pretrpio tužitelj na njegovoj brodici. Strana koja se poziva na povredu ugovora dužna je poduzeti sve razumne mjere da bi se smanjila šteta izazvana tom povredom, inače druga strana može zahtijevati smanjenje naknade.“ Prema stajalištu Visokog trgovačkog suda RH u odluci Pž-4852/07 proizlazi da se za ocjenu odgovornosti za štetu mora nužno utvrditi eventualni doprinos istoj od strane oštećenika, odnosno eliminirati i najmanji stupanj propusta i posljedično odgovornosti od strane osobe koja zahtijeva naknadu. Dakle, i u ovome konkretnom slučaju Vrhovni sud RH zauzeo je jednak stav kao i u odluci Rev 201/1998-2, prema kojoj je težište odgovornosti s obzirom na pravnu narav ugovora o vezu (koju Vrhovni sud RH smatra u bitnom istovjetnom ugovoru o ostavi) primarno na marini, povezujući isto sa

stupnjem potrebne pažnje s kojom je marina dužna postupati u svom poslovanju, a oštećena strana je djelomično doprinijela nastanku štete, pa se u tom dijelu naknada može smanjiti.

Jednako kao i u gornjem slučaju pod točkom a), kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud bi morao prije svega utvrditi je li uopće ugovorena usluga nadzora ili ne, te ako je, kako (tj. što je ugovornim uvjetima uređeno kao usluga nadzora). Ovisno o uređenju ugovornog odnosa u tom dijelu sud bi tada imao, prema ZIDPZ2019, drugačiji okvir za ocjenu doprinosa oštećenika, a što je za sud bilo relevantno u ovom slučaju.

- c) U odluci Visokog trgovačkog suda RH, Pž-5526/03-3 od 17. svibnja 2006. godine, govori se o ugovoru o vezu kao ugovoru o najmu: „...sud je utvrdio da je tuženik s tužiteljem dogovorio sve bitne elemente ugovora o najmu veza dok pisani ugovor tuženik nije potpisao, premda je brod držao na tužiteljevom vezu. Slijedom toga je zaključio kako je tuženik tužiteljeve usluge koristio po osnovi ugovora koji je raskinut nakon što je tuženik napustio vez. Kako je prethodno tuženikova broдика bila vezana 48 dana na tužiteljevom vezu za to je vrijeme tuženik dužan platiti korištenje veza prema važećem cijenama tzv. tranzitnim cijenama, na što ga je sud presudom i obvezao.“ Prema stajalištu Visokog trgovačkog suda RH u navedenoj odluci proizlazi da je ugovor o vezu po svojoj pravnoj prirodi ugovor o najmu, koji je moguće sklopiti i usmenim putem bez pisanog definiranja prava i obveza te posljedične odgovornosti ugovornih strana. Osim toga, prema navedenom stajalištu Sud zaključuje da je za raskid ugovora o vezu dovoljno napuštanje veza, koje Sud karakterizira kao raskid ugovora, a kao posljedica toga se usmeno ugovorena godišnja najamnina za korištenje veza pretvara u dnevnu, pri čemu se korisniku veza najamnina za vez obračunava u skladu s danima provedenim na vezu po dnevnoj – tranzitnoj tarifi.

Kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud bi morao ocijeniti je li prema činjeničnom stanju stvari došlo do sklapanja ugovora o privremenom vezu (tranzitnom vezu) na način na koji to propisuje čl. 673.k ZIDPZ2019 ili je u ovom slučaju riječ o sklapanju ugovora o stalnom vezu imajući u vidu da ni za ugovor o stalnom vezu nije nužno potrebna pisana forma ugovora. Nakon tog utvrđenja sud bi bio u mogućnosti primijeniti daljnja ugovorna i zakonska uređenja. Ovdje se može napomenuti kako je sud i prije ZIDPZ2019 glede prirode ugovora zauzeo stav koji je vrlo blizak kasnijem uređenju ugovora o vezu u PZ-u, a to je da je riječ o „ugovoru o

najmu veza“ (dakle, ne npr. o ugovoru o ostavi). ZIDPZ2019 u tom smislu u čl. 673.j uređuje kod ovog sada imenovanog ugovora da se „ustupa vez na uporabu“.

- d) Odluka Visokog trgovačkog suda RH, Pž-5092/2004 od 28. prosinca 2006. godine, govori da ugovor o vezu treba biti u nužno pisanoj formi: „...nije sporno da između tužitelja i tuženika nije zaključen ugovor o korištenju veza koji inače mora biti sačinjen u pisanom obliku.“ Prema stajalištu Visokog trgovačkog suda RH u navedenoj odluci proizlazi, protivno stavu istog Suda izraženom u prethodno navedenoj odluci Pž-5526/03 (pod c)), da ugovor o korištenju veza (ne ulazeći pritom u pravnu prirodu i/ili sličnost s bilo kojim drugim nominatnim ugovorom u skladu sa ZOO-om) nužno mora biti u pisanoj formi. Ovakvu odluku Sud u obrazloženju svoje presude nije utemeljio ni na jednoj zakonskoj odredbi niti je obrazložio iz čega proizlazi takav zaključak iako se opravdanje za takvo stajalište može svakako pronaći u činjenici da je riječ o vrlo specifičnome pravnom odnosu koji zbog posljedica koje ima ili može proizvesti za svoje sudionike svakako priželjkuje konkretnu pisanu formu. Stav o potrebi pisane forme ugovora VTSRH je zauzeo i u svojoj odluci Pž-1351/01 od 9. prosinca 2003. godine, gdje je izrijeком naveo da ovaj ugovor mora biti u pisanom obliku, ali dalje kaže da je valjan i usmeni oblik ako je ispunjavan. „Ugovor o pružanju usluge priveza broda je formalni ugovor i stranke ga imaju sačiniti u pisanom obliku. Pravno je valjan i usmeni ugovor ukoliko je ispunjavan. U tom slučaju na tužitelju (L.) je teret dokaza da je vlasniku broda, odnosno brodaru ispunio uslugu priveza broda.“

Kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud bi morao primijeniti odredbu čl. 673.k, st. 2. i 3. koji ne uređuju nužnost sklapanja ugovora o vezu (bilo tranzitnom bilo stalnom) u pisanoj formi. Zbog toga bi sud morao ocijeniti je li ovdje riječ o tranzitnom ili stalnom vezu, prije daljnjeg utvrđenja odnosa između korisnika veza i pružatelja usluge.

- e) Odluka Visokog trgovačkog suda RH, Pž-3667/02 od 18. siječnja 2006. godine, govori o odgovornosti marine za nastanak štete prema korisniku veza u slučaju oštećenja na plovilu ili njegovoj uredno prijavljenoj opremi, a koja bi nastala za vrijeme izvršavanja ugovora. „Sud je u bitnomu našao da je Ugovor o korištenju veza obuhvaćao tuženikovu obvezu čuvanja plovila i postupanje na način na koji bi postupao dobar privrednik sukladno odredbi čl. 714. st. 1. ZOO. Za vrijeme ispunjavanja ugovora izvršena je provala u plovilo, tuženik je propustio poduzeti potrebne mjere da ne dođe

do štete i postupao krajnje nepažljivo, pa sud nalazi da tužitelj po pravilu iz čl. 266. st. 2. ZOO ima pravo na naknadu cjelokupne štete koja je nastala zbog povrede obveze čuvanja plovila...“ Dakle, u ovome konkretnom slučaju sudovi se pozivaju na odredbe o ostavi, odnosno na obveze marine kao ostavoprimca te smatraju da je kao takva dužna čuvati plovilo kojem je pružila uslugu veza. Stoga je vidljivo da Sud tumači da je ugovor o korištenju veza sadržajno ugovor o ostavi. U vezi s opremom koja se nalazi na plovilu, Sud smatra da je pretpostavka za obvezu naknade štete na opremi i inventaru upravo predaja popisa inventara i liste pregleda prilikom prvog dolaska u marinu. U konkretnom slučaju takva lista ni prilikom prvog dolaska u marinu ni tijekom boravka plovila na čuvanju kod tuženika nije sačinjena. Stoga je Sud zaključio da s obzirom na to da tužitelj nije dostavio listu o pregledu ni popis inventara, i time nije uredno prijavio opremu broda, te s obzirom na rezultate dokaznog postupka koji nisu potvrdili vrstu i visinu štete na opremi plovila – nisu dokazane činjenice odlučne za ocjenu o šteti i tuženikovo odgovornosti, odnosno tuženik (marina) nije odgovoran za tu štetu. „Ako se pođe od pretpostavke da se predajom liste tuženiku kao ostavoprimcu predaju u ostavu one pokretne stvari koje su navedene u listi, tada bi u slučaju postojanja liste tuženik odgovarao po pravilima iz čl. 714. – 718. ZOO koja uređuju obvezu ostavoprimca.“ Za sam nastanak ugovora o ostavi nije propisana obvezna pisana forma, dovoljan je i usmeni ugovor, pa obveza čuvanja pokretnih stvari može biti ugovorena i usmeno. Nema ostave dok se ne odredi što je predmet ostave. Ako, dakle, ugovor sadrži samo odredbu o ostavi plovila, nije ga moguće tumačiti tako široko da on kao predmet ugovora obuhvaća i zalihe hrane i pića te opremu koja nije ugrađena u samo plovilo, bez obzira na to što oprema eventualno predstavlja standardnu opremu takve vrste plovila. Tužitelj je kao ostavoprimac imao po čl. 9. ugovora mogućnost popisati pokretne stvari koje nisu sastavni kompaktni dio plovila, pa bi takve pokretne stvari postale predmetom ugovora. „Tužitelj nije dokazao ni da bi pokretne stvari bile predmetom usmenog ugovora o ostavi pokretnih stvari, pa nije odlučno što je naknadno eventualno dokazao da su se pokretne stvari nalazile u plovilu, jer puka činjenica ostavljanja stvari u plovilu ne dovodi do zaključenja ugovora o ostavi. Valja također naglasiti da je prema odredbi čl. 11. ugovora isključena odgovornost A. ako je šteta na predmetu ugovora nastala uslijed krivnje trećih osoba.“ Dakle, iz sadržaja ugovora koji su stranke sklopile vidljivo je i da je u konkretnom slučaju marina izrijekom preuzela obvezu čuvanja plovila, pa stoga ne iznenađuje što je Sud zaključio da je riječ o ugovoru o ostavi za plovilo.

Kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud bi morao utvrditi je li ugovorena usluga nadzora kako bi mogao ocijeniti ispunjenje obveze tuženika kao pružatelja usluge za slučaj provale na plovilo. Nakon toga, a u slučaju da takva usluga nije ugovorena, sud bi trebao ocijeniti postupanje ili propuste marine u odnosu na zakonsku obvezu hitnoga nepredviđenog činjenja.

- f) Odlukom Pž-3691/02 od 18. siječnja 2006. godine Visoki trgovački sud RH je također, kao i u prethodnoj odluci Pž-3667/02, zaključio da za odgovornost za pokretne stvari na plovilu vrijede drugačiji kriteriji nego za samo plovilo. „Obzirom da bez valjanog ugovora o ostavi pokretnina nema ugovorne odgovornosti ostavoprimca, odgovornost za štetu zbog otuđenja pokretnina eventualno se može promatrati kroz pravila o izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Tko drugome nanese štetu dužan ju je naknaditi. U ovom slučaju nema sumnje da nije tuženik nanio štetu tužitelju, jer je treća osoba provalila u plovilo i otuđila opremu.“ Sud je i u ovom slučaju zaključio da se postojanje ugovorne odgovornosti tuženika za štetu na pokretnim stvarima tužitelja – vlasnika jahte može ocijeniti jedino polazeći od sadržaja ugovora o korištenju veza koji su sklopili, jer je to jedini ugovor koji je zaključen među strankama. Tim ugovorom se tuženik (marina) obvezao vlasniku jahte R. U.-u dati na raspolaganje vez, uz obvezu čuvanja plovila u marini, brige o mehanizmima za privez broda koje daje vlasnik, obvezao se izbacivati otpadne vode iz plovila, provjeravati unutrašnjost plovila i plovilo pokrivati ceradom vlasnika. Time se marina obvezala voditi brigu o plovilu, ali ne nužno i o pokretnim stvarima u tom plovilu.

Kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud bi morao prije svega utvrditi je li ugovorena usluga čuvanja ili nadzora opreme na plovilu, kroz tzv. inventarske liste kojima se ugovorno utvrđuje koju opremu korisnik veza predaje na čuvanje ili nadzor marini. Sud bi pri tome morao uzeti u obzir da takva obveza marine nije propisana, već je marina može jedino ugovorno preuzeti. U slučaju da takva obveza marine nije ugovorena, valjan bi bio gornji zaključak suda da se ovdje radi o izvanugovornoj odgovornosti za štetu.

- g) Odlukom Rev-24/97 od 17. svibnja 2001. godine VSRH je utvrdio da marina kao pružatelj usluge veza nije odgovorna za štetu koja je nastala korisniku veza u vidu potapanja broda koji se nalazio na tom vezu. „Nedostatak, odnosno kvar na brodu koji

je imao za posljedicu potonuća je posljedica propuštanja ventila morske vode, koje je posljedica normalnog habanja, posljedica čega je nedovoljno brvljenje. Uzrok je i upuknuće kućišta filtera za vodu i činjenica da crpke, koje su trebale biti automatski uključene za rad nisu radile. Spomenuti uzroci proizlaze iz vještačkog mišljenja, koje je predočio tužitelj, međutim utvrđeno činjenično stanje spomenute uzroke ne dovodi u svezu sa ponašanjem tuženikovih osoba, odnosno njihovim radnjama ili propuštanjima prilikom obavljanja servisa.“ U konkretnom slučaju Sud je zaključio da činjenica da su tuženikove osobe obavljale servis na brodu oko 69 sati prije potonuća sama po sebi ne znači da su oni činjenjem ili propuštanjem prouzročili potonuće. Relevantne su činjenice u konkretnom slučaju da je brod bio usidren u marini tuženika na temelju ugovora vlasnika broda i tuženoga, te je na tom vezu brod i potonuo, dakle tu je nastupila šteta. Međutim, ova činjenica sama po sebi nije za Sud samim time razlog i za odgovornost tuženika za tu štetu s obzirom na to da u konkretnom slučaju nije utvrđen uzrok štete, odnosno uzročna veza između ponašanja tuženika odnosno njegovih zaposlenika i nastanka štete, tj. nije utvrđeno da je šteta posljedica nekog činjenja ili propuštanja tuženika odnosno njegovih zaposlenika. Dakle, Sud je u ovoj presudi zauzeo jasan stav da je teret dokaza na tužitelju, tj. korisniku veza, te je na njemu da dokaže da je marina svojom radnjom ili propustom dovela do štetnog događaja. Pri tome je u konkretnom slučaju tuženik (marina) u općim uvjetima ugovora imao ugovoreno da je isključena njegova odgovornost za štete koje su posljedica skrivene mane. Prema tome, marina bi odgovarala za nastalu štetu samo ako bi ona odnosno njezino osoblje znalo ili moglo znati za kvarove na brodu koji su doveli do potonuća broda. Sud se, dakle, u ovoj presudi ne upušta u ocjenu poštenosti ovakve odredbe općih uvjeta ugovora koji čine sastavni dio ugovora koji su stranke sklopile, već primjenjuje ovu odredbu kao valjanu.

Kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud bi morao utvrditi je li uopće ugovorena usluga nadzora, ali i je li ugovorena usluga popravka i/ili održavanje plovila, u skladu s čl. 673.j st. 3. koji upućuje na dodatne usluge, ali i čl. 673.p koji upućuje na obveze korisnika veza kod održavanja plovila, sve s obzirom na to da je šteta uzrokovana potonućem gdje je nužno utvrditi i tehnički uzrok potonuća.

- h) Odluka Vrhovnog suda RH, Rev 877/1991-2 od 18. rujna 1991. godine – način sklapanja ugovora o vezu kao ugovora o ostavi: „...ne može se smatrati da je ugovor o

ostavi bio zaključen, kako to smatra tužitelj, konkludentnim činima tužitelja koji nije preuzeo čamac nakon određenog roka. Nedostatak volje za sklapanje ugovora o ostavi već na strani tuženika, ukazuje da između stranaka nije uopće niti nastao ugovor o čuvanju tužiteljeva čamca. Od vremena kada je tužitelj bio obvezan da preuzme čamac iz posjeda tuženika na tužitelja je prešao i rizik za slučajnu propast čamca, tako da na strani tuženika ne postoje pretpostavke niti za vanugovornu odgovornost za nastalu štetu tužitelju.“ Prema stajalištu Vrhovnog suda RH u citiranoj odluci, za nastanak ugovornog odnosa između marine i korisnika veza nužno je postojanje ugovora. Iako u svojoj odluci Vrhovni sud RH ne navodi izričito formu u kojoj je nužno sklopiti ugovor, svakako je moguće zaključiti da je potreban visok stupanj definiranosti u pogledu volje za sklapanje ugovora o korištenju veza, kao i u pogledu uvjeta pod kojima se ugovor sklapa. Ovakav pristup kakav zagovara Vrhovni sud RH u svojoj odluci svakako bi pridonio jasnijoj analizi prava i obveza kojih su se stranke u ugovoru o uporabi veza prihvatile ili namjere koja je kod stranaka postojala u vrijeme potencijalnog zaključenja ugovora o korištenju veza.

Kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud bi morao primijeniti odredbu čl. 673.k koja dopušta sklapanje ugovora i bez pisane forme konkludentno, te ovisno o tome ocijeniti je li riječ o tranzitnom ili stalnom vezu. Tek ovisno o tom utvrđenju, sud bi dalje mogao primijeniti ugovorna i zakonska uređenja. Ovdje je primjetno kako je sud bezuvjetno zauzeo stav da je riječ o primjeni ugovora o ostavi, bez elementa drugih ugovora, a što ne bi bilo moguće kroz primjenu ZIDPZ2019.

i) Odluka Vrhovnog suda RH, Rev 2333/10-3 od 14. svibnja 2013. godine zauzima stav o dvama pitanjima:

- ugovoru o vezu s elementima ugovora o najmu i ugovora o ostavi
- odgovornosti marine na temelju ugovora;

„...sudovi su ocijenili da je sklopljeni ugovor sadržavao elemente ugovora o najmu veza broda, tako i ugovora o ostavi, a koji ugovor da je po isteku godine dana produžen i kao takav se izvršavao sve do trenutka kada je brod potopljen. Tuženik je na temelju ugovora sklopljenog sa tužiteljem bio u obvezi uz ostalo čuvanja broda tužitelja, a tim i snosi posljedice koje zbog nepoštivanja obveza iz takvog ugovornog odnosa proizlaze. Kako je priključenje tužiteljeva broda na izvor električne energije na gatu bio dio ugovorne obveze tuženika čije pružanje nije bilo vezano za raspolaganje ključevima broda ili ne, nužno je zaključiti da je tuženik odgovoran za nastali štetni događaj, jer

nije čuvao brod tužitelja s pažnjom dobrog gospodarstvenika.“ Vrhovni sud RH u citiranoj odluci napušta stav ranije izražen u odluci Rev-877/1991-2 (pod f)), osim činjenice da prema ovom stavu ugovor o korištenju veza ima u svojoj pravnoj osnovi dva nominatna ugovora (ugovor o najmu i ugovor o ostavi) te da je isti moguće zaključiti pa i nastaviti konkludentnim radnjama. Ovakvo stajalište suda, iako se za njega može naći opravdanje u praktičnoj primjeni, nužno za sobom povlači potencijalnu opasnost od spornih situacija s obzirom na to da tada nije definirano koja su točno prava i obveze ugovorne strane na sebe preuzele, pa može doći do različitih očekivanja i tumačenja ugovornih strana o njihovim pravima i obvezama. U konkretnom slučaju riječ je o zahtjevu tužitelja za naknadu štete vezanu za havariju njegova broda od tuženika marine u kojoj se ta havarija dogodila. U tom postupku se kao sporno pojavilo pitanje odgovornosti za nastali štetni događaj potapanja broda tužitelja, kao i sama visina štete, te pitanje osnovanosti i visine zahtjeva tuženika s osnove uporabe veza od strane tužitelja. Ono što je važno napomenuti u pogledu ovoga konkretnog slučaja jest da je marina kao pružatelj usluge veza ugovorom preuzela obvezu (čl. 2. ugovora) da će kao najmodavac čuvati brod tužitelja kao najmoprimca s pažnjom dobrog gospodarstvenika i voditi nadzor nad vezovima, ispumpavati kišnicu s broda, zračiti unutrašnjost broda, prekriti ga ceradom, a po isteku ugovora predati brod tužitelju u stanju u kojem ga je preuzeo. Dakle, marina je izrijeком ugovorom preuzela na sebe obvezu ispumpavanja kišnice s broda, za što je kasnije Sud na temelju provedenog vještačenja utvrdio da je bilo uzrok štetnog događaja, odnosno da je do potapanja došlo upravo zato što kišnica nije bila ispumpavana s broda. Stoga se u ovome konkretnom slučaju radi o povredi izričite ugovorne obveze marine koja je izričito ugovorom preuzela obvezu ispumpavanja kišnice s broda, a to nije učinila. Pritom Sud zaključuje da sam tužitelj kao vlasnik broda, tj. korisnik veza nije bio dužan poduzeti nikakve radnje radi sprječavanja nastanka štetnog događaja, te da je pravilno postupio tužitelj koji je, a da nije priključio brod na dotok električne energije kako bi mogle raditi kaljužne pume i ispumpavati kišnicu, otišao u Njemačku i tako ostavio brod. Stoga Sud smatra da na strani tužitelja ne postoji nikakva suodgovornost za nastali štetni događaj, pa da stoga nema uvjeta ni primijeniti odredbu čl. 177. st. 3. ZOO-a za djelomično oslobođenje tuženika (marine) od odgovornosti za ovaj štetni događaj.

Kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud bi morao prije svega utvrditi kako je ugovorena usluga nadzora da bi mogao ocijeniti radnje i moguće propuste marine u skladu s ugovornim uređenjem nadzora plovila, te je li tim radnjama

ili propustima prouzročen ili nije spriječen nastup štetnog događaja. S obzirom na činjenične okolnosti u ovom slučaju bi se moralo ispitati i postupanje marine po osnovi zakonskih obveza za nepredviđena činjenja, prema čl. 673.nj ZIDPZ2019.

- j) Odluka Vrhovnog suda RH, Rev-x 244/13-2 – u njoj Sud zauzima stav da je predaja dozvole i ključeva u znak predaje plovila na čuvanje razlog za odgovornost marine za krađu: „...između tužitelja (kao vlasnika jahte i ostavodavca) i prednika tuženika kao ostavoprimca zaključen je ugovor o ostavi kojim se ostavoprimac obvezao preuzeti brod tužitelja na čuvanje i održavanje na neodređeno vrijeme kao i da će naknaditi štetu nastalu za vrijeme čuvanja na brodu i njegovoj uredno prijavljenoj opremi, te se obvezao na naknadu štete s predajom broda na čuvanje od strane vlasnika, a brod se smatra predanim na čuvanje s predajom navigacijske dozvole i ključeva broda.“ Prema stajalištu Vrhovnog suda RH u citiranoj odluci, za nastanak ugovornog odnosa i posljedično obveza od strane marine nužno je izvršiti predaju plovila, što u konkretnom slučaju znači predaju ključeva i navigacijske dozvole. Sud zaključuje da unatoč faktičnoj predaji plovila, vlasnik koji nije predao ključeve i navigacijsku dozvolu ipak nije u strogom pravno obvezujućem smislu predao plovilo, te sva šteta (u konkretnom slučaju krađa plovila) pada samo i isključivo na njegov teret, bez ikakvog razmatranja u pogledu potencijalne odgovornosti marine.

Kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud bi morao prije svega utvrditi je li ugovorena obveza ili pravo korisnika veza na predaju ključeva plovila i dozvola za plovilo. Prema čl.673.n ZIDPZ2109 obveza nadzora od strane marine prestaje u slučaju boravka korisnika veza na plovilu. To znači da bi tada bilo potrebno provjeriti jesu li eventualno stranke ugovorom uredile ovo pitanje drugačije, za slučaj npr. predaje ključeva ili dozvola koje se odnose na plovilo.

- k) Budući da se u praksi kao sporno pojavljuje pitanje stvarne nadležnosti u sporovima između marine i korisnika veza, za spomenuti je i odluku Visokog trgovačkog suda RH, Pž-769/96, u kojoj Sud zauzima stav da je za suđenje u sporu na isplatu naknade za korištenje veza za jedrilicu na koji se primjenjuje plovidbeno pravo stvarno nadležan trgovački sud: „Tako primjerice Zakon o morskim lukama (Narodne novine br. 108/95, 6/96) kao i Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (Narodne novine br. 22/95) predstavljaju dio plovidbenog prava, te uređuju pitanje naknade za vez. Ugovor o vezu je poseban ugovor, koji mora biti sukladan citiranim propisima, te se u rješenju

tog spora primjenjuje plovidbeno pravo...“ Prema stajalištu VTS-a u citiranoj odluci za sve sporove koji se odnose na brodove i na plovidbu na moru i u unutarnjim vodama i u sporovima u kojima se primjenjuje plovidbeno pravo, osim sporova o prijevozu putnika, nadležan je isključivo trgovački sud. Načelno je za suđenje u sporovima radi naknade štete predviđena stvarna nadležnost trgovačkih sudova u skladu s odredbom čl. 19. t. 1.f Zakona o sudovima kada se ti sporovi vode između: (a) domaćih pravnih osoba i stranih fizičkih ili pravnih osoba, ili (b) inozemnih fizičkih i pravnih osoba.⁶⁴⁷ Jednak stav da je nadležan trgovački sud u svojoj je odluci zauzeo i Vrhovni sud RH, Gr1-40/10: „Odredbom čl. 34. b. t. 6. Zakona o parničnom postupku („Narodne novine“ broj 53/91, 91/92, 112/99, 88/01, 117/03, dalje: ZPP) propisano je da trgovački sudovi u prvom stupnju sude u sporovima koji se odnose na brodove i plovidbu na moru i unutarnjim vodama te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo (plovidbeni sporovi), osim sporova o prijevozu putnika. U ovom slučaju radi se o sporu radi naplate novčane tražbine s osnova prodaje broda, dakle obveznom odnosu koji se odnosi na brodove, pa je stoga iz iznijetih razloga za postupanje u ovom predmetu stvarno nadležan Trgovački sud u Rijeci.“ Međutim, protivno navedenim primjerima u kojima je utvrđena nadležnost trgovačkih sudova, Vrhovni sud RH je u svojoj odluci Gr1-350/07 zauzeo stav da je nadležan općinski, a ne trgovački sud: „Tužitelj je protiv tuženika podnio Općinskom sudu u Poreču tužbu radi naknade štete iz ugovora o najmu brodice (tzv. Charter yahting jahte Bavaria 35 Sport). Navodi da je kao najmoprimac pretrpio štetu zbog nemogućnosti korištenja tog plovnog objekta u razdoblju od šest dana, s time da je najam bio ugovoren u trajanju od 14 dana. Iz sadržaja tužbe i priloženih podnesaka vidljivo je da je u ovom slučaju riječ o sporu iz ugovora o najmu plovnog objekta (Bavaria 35 match 2 cab. duljine manje od 12 metara). Kako se na osnovu izloženog ne radi o brodu već o brodici stvarno je nadležan Općinski sud u Poreču primjenom čl. 34. st. 2. ZPP u vezi s čl. 34. b. toč. 6. spomenutog Zakona.“ Dakle, iz ove je citirane odluke vidljivo da je Vrhovni sud RH donio odluku o nadležnosti općinskog suda prema kriteriju je li riječ o brodici ili brodu, odnosno zaključio je da je nadležan općinski sud zato jer je riječ o brodici, a ne brodu.⁶⁴⁸

⁶⁴⁷ Stanković, G., *Neka pitanja stvarne nadležnosti sudova u pomorskim stvarima*, Pomorski zbornik, vol. 34, br. 1, 1996., str. 217.

⁶⁴⁸ Jednak je stav Vrhovni sud RH zauzeo i u odluci Gr-146/1998: „...iz tužbe je vidljivo da se radi o sporu iz ugovora o kupoprodaji broda motorne jahte tipa „Princesse 286“. Temeljem odredbe čl. 5. toč. 2. i 9. Pomorskog

Kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud ni ne bi imao dvojbe u pogledu stvarne nadležnosti s obzirom na to da je uređenje ugovora o vezu u Pomorskom zakoniku. Kako je ovaj ugovor postao dio plovidbenog prava, time je određeno i pitanje stvarne nadležnosti, koja se odnosi na pomorske sporove, a što upućuje na nadležnosti trgovačkih sudova.

- 1) Za spomenuti je i prvostupanjsku odluku, i to presudu Trgovačkog suda u Splitu, P-54/13, koji je u svojoj odluci od 26. ožujka 2015. godine (nije pravomoćno, na VTS-u, Pž-4254/15) zauzeo izričit stav da sklopljeni ugovor o vezu predstavlja ugovor o ostavi, te da stoga u slučaju štetnog događaja uslijed požara na plovilu odgovara marina kao ostavoprimac, na temelju odredbe čl. 727. st. 1. ZOO-a kojom je propisano da je ostavoprimac dužan čuvati stvar kao svoju vlastitu, a kako je ugovorena ostava uz naknadu, kao dobar gospodarstvenik odnosno dobar domaćin. Ono što je sporno jest je li tuženik, kao ostavoprimac, postupao s pažnjom dobrog gospodarstvenika, posebno imajući u vidu da je riječ o pravnoj osobi koja se profesionalno bavi čuvanjem brodova. Uvidom u Ugovor utvrđeno je da je isti zaključen za razdoblje od jedne godine, a povezano s korištenjem veza plovila J. u Yacht marini S. Člankom 3. tuženik se obvezao čuvati plovilo u marini S. i vršiti nadzor nad konopima za privez brodova na vez koje daje vlasnik, vršiti izbacivanje oborinskih voda iz plovila, provjeriti unutrašnjost broda, pokrivati plovilo pokrivačem vlasnika. Člankom 9. predmetnog Ugovora propisano je da se tuženik obvezuje nadoknaditi vlasniku štete nastale na plovilu i njegovoj uredno prijavljenoj opremi, za koje bi marina prema zakonskim propisima o obligacijama bila odgovorna. Iz iskaza svjedoka proizlazi postojanje određenih propusta kod čuvanja objekta, odnosno organizacije. Svjedok L. M. je iskazao da je osim njega, koji je dežurao na recepciji, na području kampa bila i čuvarska služba s obzirom na to da je riječ o većem prostoru. Postavlja se pitanje kako to da nitko od čuvarske službe nije zamijetio požar, a također nema dokaza da je tuženik obavijestio JVP Šibenik o štetnom događaju, već je dojavu izvršio gost kampa. Svjedok je također iskazao da iz recepcije može vidjeti marinu, pa se onda postavlja pitanje kako

zakona („Narodne novine“, broj 17/94) proizlazi da „brod, osim ratnog broda, jest plovni objekat namijenjen za plovidbu morem čija je duljina veća od 12 m i brutto tonaža veća od 15 ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika“, a „brodica jest plovni objekat namijenjen za plovidbu morem koji nije brod“, a jahta o kojoj je spor ima dužinu 8 m i spada u brodicu a ne primjenjuje se u ovom slučaju plovidbeno pravo (čl. 2. citiranog Zakona) pa proizlazi da se na ovaj ne primjenjuje odredba čl. 19. toč. 1b. Zakona o sudovima („Narodne novine“, broj 3/94, 100/96), i predleži nadležnost općinskog suda.“

to da ni djelatnik recepcije ni čuvarska služba nisu uočili požar. Nadalje, ako svjedoci sami ne mogu ugasiti požar, zašto su onda obučeni za obavljanje protupožarne zaštite? Postavlja se pitanje jesu li djelatnici tuženika išta mogli učiniti do dolaska vatrogasaca, pa tako i početi gasiti požar na brodu. Naime, kako to da su prilikom gorenja samo jednog broda mogli biti ugroženi životi zaposlenika marine? Stoga je logičan navod JVP-a Šibenik da dojava nije odgovarala stvarnom stanju. Očito je požar bio većih razmjera kada se djelatnici tuženika nisu usudili, da ne bi ugrozili vlastite živote, pristupiti gašenju požara. Na jednak je način Trgovački sud u Splitu zaključio i u svojoj odluci P-84/13 od 12. svibnja 2016. godine koja je potvrđena presudom Visokog trgovačkog suda RH, Pž-5096/16 od 8. studenog 2019. godine. U navedenoj drugostupanjskoj odluci Pž-5096/16 Sud je u potpunosti prihvatio zaključke i tumačenja prvostupanjskog suda u pogledu odgovornosti marine za požar na brodicama koje su se nalazile u marini. Konkretno, drugostupanjski sud je zaključio da rezultati dokaznog postupka pred prvostupanjskim sudom upućuju na to da je tuženik (marina) sasvim olako shvatio svoju ugovornu i zakonsku obvezu čuvanja plovila u svojoj marini te reagiranja u trenutku nastanka požara na brodicu u moru. Slijedom naprijed navedenog, čini se jasnim da tuženik u ovom slučaju nije postupao u skladu s Operativnim planom. I pored svih raznovrsnih tuženikovih dužnosti vezanih uz čuvanje, nadzor i zaštitu plovila u marini od požara, njegovi djelatnici u ovom slučaju nisu ispunili nijednu od tih dužnosti. Djelatnika zaduženih za marinu (mornara; voditelja marine) nije bilo. Čuvara nije ni bilo u blizini. Prvi je požar opazio turist, a ne tuženikov djelatnik. Nitko od tuženikovih djelatnika na bilo koji način nije asistirao policiji i vatrogascima kod gašenja požara, čak štoviše, nitko od njih nije bio prisutan na požarištu. Prigovori marine da krivnje na tuženikovoju čuvarskoj službi nije bilo u ovom slučaju jer čuvari ne bi mogli u pogledu ovog požara bilo što učiniti osim dojaviti da je nastao, sve i da su bili prisutni, su prema stavu drugostupanjskog suda najblaže rečeno neozbiljni. Gore navedene stavove drugostupanjski sud temelji na zaključku da se u konkretnom slučaju imaju primijeniti odredbe ZOO-a o ostavi, a sve temeljem odredbe čl. 3. ugovora o korištenju stalnog morskog veza kakav su zaključili tužitelji osiguranici (korisnici veza) s tuženikom (marinom). Iz navedenog je vidljivo da se tuženik sklapanjem ovog ugovora obvezao „čuvati plovilo i vršiti nadzor nad njim.“ Ako je tuženik već preuzeo obvezu ovim ugovorom vršiti nadzor na konopima za privez, vršiti izbacivanje oborinskih voda, provjetravati unutrašnjost broda i pokrivati plovilo pokrivačem, tim više njegova obveza čuvanja uključuje i čuvanje od požara.

Odredbom čl. 725. st. 1. ZOO-a propisano je da se ostavoprimalac obvezuje da primi stvar od ostavodavca, da je čuva i da je vrati kad je ovaj bude zatražio. Ostavoprimalac je dužan čuvati stvar kao svoju vlastitu, a ako je ostava uz naknadu, kao dobar gospodarstvenik, odnosno kao dobar domaćin (čl. 727 . st. 1. u vezi s čl. 10. st. 1. ZOO-a), dakle, s pojačanom pozornošću. Dakle, u konkretnom slučaju sudovi su zaključili da se na ugovorni odnos između marine i korisnika veza imaju primijeniti odredbe ZOO-a o ostavi i posebice odredbe o obvezi marine na čuvanje plovila, pa da je stoga i za svaku štetu na plovilu odgovorna marina jer je njezina obveza bila čuvati plovilo da do štete ne dođe.

Kad bi se na ovu odluku primijenio ZIDPZ2019, sud bi morao utvrditi je li uopće ugovoreno postupanje korisnika veza, ali i marine u odnosu na korištenje električne energije marine iz sustava 220 V, a zatim i ugovorno uređenje nadzora plovila od strane marine. Nakon toga sud bi moguće morao ocijeniti i postupanje marine po osnovi zakonske obveze za hitna i nepredviđena činjenja.

Sudske odluke koje se analiziraju posebice se bave ocjenom pravne prirode ugovora o vezu, kao i pravima i obvezama stranaka koje iz njega proizlaze, primjerice obvezom nadziranja plovila od strane marine kao pružatelja usluge veza ili obvezom čuvanja plovila. Može se primijetiti kako u navedenim slučajevima predmet spora ili uzrok štete nije bila neispravnost samog veza, što bi značilo da je odgovornost pružatelja usluge veza nesporna, već je u pravilu sporno bilo postupanje ili propusti pružatelja usluge veza u odnosu na nadzor ili čuvanje plovila. Navedeno je dobrim dijelom bilo uzrokovano i činjenicom da je ugovor o vezu bio inominatan ugovor gdje nije bilo jasnog stava sudova prema kojim elementima drugih nominatnih ugovora treba tumačiti ugovor o vezu. Kako se dalje u ovoj točki rada naznačuje, sudska praksa u RH u pogledu pitanja građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma nije jednostrana te postoje različita tumačenja različitih, pa čak i istih sudova u pogledu određenih pravnih instituta vezanih za ovu tematiku. Tako je, primjerice, iz niže prikazane analize odluka Vrhovnog suda RH pod brojevima Rev 2333/10 i Rev 877/1991 vidljivo da je isti sud povodom istog pitanja zauzeo dva različita stava. Naime, u odluci Rev 877/1991 Sud zauzima stav da treba postojati formalni ugovor između marine i korisnika veza, dok isti taj Sud u odluci Rev 2333/10 zauzima stav da je moguće takav ugovor sklopiti i konkludentnim radnjama, odnosno da ne mora biti strogo formalan. Moguće je da je razlog ovomu i protek vremena, odnosno vremenski odmak od skoro 22 godine između ovih dviju odluka, u kojem je možda došlo do drugačijih shvaćanja sudova; ali neovisno o tome, shvaćanja su u potpunosti

suprotna, a stranke bi u sporovima ipak trebale imati određenu sigurnost da će sudovi na jednak način postupati u pogledu istih pitanja neovisno o proteku vremena. Stoga ne iznenađuje da suprotne stavove imaju i ostali sudovi međusobno, kada isti sud zauzima suprotne stavove u sličnim predmetima. Tako primjerice Visoki trgovački sud RH u svojoj odluci Pž-5526/03 zauzima stav da je ugovor o vezu po svojoj pravnoj prirodi ugovor o najmu, dok Vrhovni sud RH u odluci Rev-201/1998 zauzima stav da je ugovor o vezu po svojoj pravnoj prirodi ugovor o ostavi. Sudovi su ovakvu „slobodu“ u tumačenju ugovora o vezu imali s obzirom na to da taj ugovor nije bio propisom jasno definiran, odnosno nije bio definiran na način koji ne bi dovodio do mogućnosti različitih tumačenja, a ta je mogućnost sada donošenjem ZIDPZ2019 otklonjena.

Iz gornjih primjera sudske prakse vidljivo je da nije postojala odlučnost i dosljednost sudova pri zauzimanju jasnih i obrazloženih stavova u odnosu na ugovor o vezu s aspekta vrste ugovora o kojoj je riječ kroz tumačenje elemenata tog ugovora iz tada postojećih srodnih nominatnih ugovora iz ZOO-a. Također, sudovi nisu utemeljili svoje stajalište ni na konkretnim ugovornim uređenjima tih ugovora. Ako su konkretna ugovorna uređenja bila nedostatna ili proturječna, tada je bilo razloga da ih se na taj način analizira u sudskim odlukama i posegne za tumačenjem odgovarajućih zakonskih uređenja odnosa iz ugovora o vezu. Smatramo da pozivanje na obveze ostavoprimca iz ZOO-a, koji uređuje da je ostavoprimac dužan „čuvati stvar kao svoju vlastitu“, nije dovoljno jasan odgovor na pitanje kada je pružatelj usluge povrijedio ugovornu obvezu iz ugovora o vezu, čak i ako se prihvati da je njegova obveza bila čuvanje plovila. Čuvanje vlastite stvari upravo kada je riječ o brodicama i jahtama nije prihvatljiv kriterij kako treba čuvati, tj. nadzirati plovila, jer vlasnik svoje plovilo ne nadzire kroz redovitu čuvarsku službu niti se koristi bilo kakvom infrastrukturom kod čuvanja plovila.

Zaključno, objektivno je jasno da do sada zbog kratkog perioda primjene nije moglo doći do značajnije sudske prakse temeljene na izmjenama kroz ZIDPZ2019, kada je prvi put uređen ugovor o vezu kao imenovani ugovor. Do sada se jedini javno dostupni primjer sudske prakse kojom se primijenio ZIDPZ2019 odnosi na pitanje načina sklapanja ugovora o tranzitnom vezu, gdje je Visoki trgovački sud RH u presudi Pž-2991/2022 od 21. travnja 2023. godine imao mogućnost primjene čl. 673.t kojim je sada uređena prešutna obnova ugovora. Uz to, za očekivati je i manji broj sudskih sporova upravo zbog sadašnjega zakonskog uređenja ovoga ugovornog odnosa, kroz imenovani ugovor. Ovdje je stoga dan prikaz osnovnih razlika koje bi postojale kada bi u prikazanim slučajevima bio primijenjen ZIDPZ2019, te je vidljivo

da bi mnoga značajna pitanja bila riješena na jasniji, ali ponekad i drugačiji način u odnosu na to kako je sud ocjenjivao ugovor o vezu dok on nije bio uređen kao imenovani ugovor unutar PZ-a. U tom smislu tek će buduća sudska praksa ukazati na moguća nova otvorena pitanja iz navedenoga pozitivnog zakonskog uređenja. S druge strane, mišljenja smo da su sudovi do izmjene PZ-a 2019. veći naglasak trebali staviti na utvrđenje redovnih ugovornih ili uobičajenih obveza, tj. radnji koje provodi pružatelj usluge veza kod npr. nadzora plovila, kako bi zatim donijeli zaključke je li u postupanju pružatelja usluge došlo do propusta, te ako je, je li riječ o običnoj ili gruboj nepažnji. Kako je spomenuto, primjetno je da u navedenim slučajevima u pravilu uzrok štete nije bila neispravnost samog veza, što bi značilo da je odgovornost pružatelja usluge veza nesporna. To ujedno znači da će i nadalje pitanje potencijalnog spora biti usmjereno na moguće propuste kod usluge nadzora ili održavanja plovila. Značajna kvalitativna razlika kod budućih sporova iz ugovora o vezu stoga će biti preseljena na pitanja ugovorne odgovornosti pružatelja usluge veza temeljem pozitivnog uređenja PZ-a koje nedvojbeno usmjerava na primjenu ugovornog uređenja odnosa između ugovornih strana u dijelu dosad čuvanja plovila odnosno nadalje nadzora i/ili održavanja plovila. U eventualnom nedostatku ugovornog uređenja za konkretne štetne događaje bit će relevantno utvrditi kakvo je bilo uobičajeno, redovno postupanje pojedinog pružatelja usluge, je li to postupanje bilo poznato korisniku usluge, ali i je li takvo postupanje uobičajeno i kod drugih pružatelja usluge veza.

6. POREDBENA ANALIZA

Za potrebe ovog rada provedeno je istraživanje i rješenja koja su postignuta u stranim pravnim sustavima, za koje se moglo prihvatiti da su zbog geografskih razloga ili razloga pomorske tradicije primjenjivi za poredbenu analizu. U poredbenoj analizi pozornost se usmjeravala na zakonodavna rješenja te na ugovorna uređenja u smislu primjene ugovora o vezu i općih uvjeta ugovora o vezu. Dakle, u ovom poglavlju će se zasebno obraditi pravni sustavi Italije, Slovenije i Crne Gore i to tako da će se za svaki pravni sustav posebno najprije prikazati rješenja svake konkretne zemlje i to kroz zakonodavna rješenja, ali i analizom autonomnih izvora, s time da će se za Italiju analizirati tekstovi ugovora o vezu većeg broja marina, kao i testovi općih uvjeta ugovora marina te neki pravilnici o redu u luci pojedinih

marina; dok će se za Sloveniju i Crnu Goru također analizirati tekstovi općih uvjeta ugovora marina u tim zemljama.

6.1. Italija

Tijekom godina talijansko je zakonodavstvo pokušalo dati pravni okvir za uređenje statusa rekreacijske plovidbe kroz donošenje naprednih posebnih propisa koji su na koncu i sistematizirani u jedan zakon (Decreto legislativo No. 171 od 18. srpnja 2005., dopunjeno i izmijenjeno kroz Decreto legislativo No. 229 od 3. studenoga 2017. godine).⁶⁴⁹ Premda se zakon zove Zakon o rekreacijskoj plovidbi⁶⁵⁰ (*Codice della nautica da diporto*), on nije po svojoj prirodi zakonik, već je pročišćeni propis koji je *lex specialis* i dopunjuje Plovidbeni zakonik (*Codice della navigazione*).⁶⁵¹ Zakonodavno rješenje u Republici Italiji strukturirano je tako da je Plovidbeni zakonik (*Codice della navigazione*)⁶⁵² opći zakon, dok je Zakon o rekreacijskoj plovidbi (*Codice della nautica da diporto*) poseban zakon. Odnos između Zakona o rekreacijskoj plovidbi (*Codice della nautica da diporto*) i Plovidbenog zakonika (*Codice della navigazione*) analizirao je Pasino kroz primjenu i razvoj ovih zakona tijekom dužeg perioda. U najranijim pravilima Plovidbenog zakonika posvećenim rekreacijskoj plovidbi vidljivo je da su ona tada bila uređena u sklopu zajedničkoga općeg pomorskog prava za trgovačke brodove, te da kasnije donošenjem Zakona o rekreacijskoj plovidbi (*Codice della nautica da diporto*) dolazi do razdvajanja zakonodavstva o rekreacijskoj plovidbi i općega pomorskog zakonodavstva. Naime, zakonodavac je pravila o rekreacijskoj plovidbi pokušao učiniti potpuno autonomnima u odnosu na opće pomorsko zakonodavstvo.⁶⁵³ Italija također ima zakon koji općenito uređuje građanskopravne i obveznopravne odnose, a to je Opći

⁶⁴⁹ Padovan, A. V.; Petit Lavall, M. V.; Casciano, D., *Marina Operator Berthing Contract in Comparative Law Perspective*, La Revista de Derecho del Transporte, br. 23, 2019., str. 55.

⁶⁵⁰ Codice della nautica da diporto, GU n.202 del 31-8-2005 - Suppl. Ordinario n. 148. Prema talijanskoj zakonodavnoj praksi zakoni i zakonici se donose zakonodavnim uredbama – *decreto legislativo*, pa se zato u tekstu ne spominje samo zakonik, nego i zakonodavna uredba.

⁶⁵¹ Antonini, A., *Corso di diritto dei trasporti*, 3. ed., Giuffrè, Milano, 2015, str. 30.

⁶⁵² Codice della navigazione, GU n.93 del 18-4-1942. Ovaj je Zakonik donesen 1942. kraljevskom uredbom kada je Italija bila monarhija i njome je vladao kralj Vittorio Emmanuele III te se njezino kraljevstvo protezalo na Albaniju i Etiopiju.

⁶⁵³ Pasino, A., *The Reform of the Italian Yachting Code*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 56.

građanski zakonik (*Codice civile*).^{654,655} Zakon o rekreacijskoj plovidbi (*Codice della nautica da diporto*) kao *lex specialis* već u prvom članku upućuje na analognu primjenu mjerodavnoga građanskog prava. Iz odredbe članka 1. Zakona o rekreacijskoj plovidbi (*Codice della nautica da diporto*) vidljivo je da je talijansko uređenje usmjereno na širi pojam prijevoza, odnosno on nije ograničen samo na plovidbu na vodi, već se njime uređuje i zračni prijevoz, s obzirom na to da se govori o plovidbi zračnim prostorom. Naime, navedena odredba propisuje izvore prava o plovidbi i regulira da je građansko pravo mjerodavno ako ne postoje odredbe u tom Zakonu ili se analogijom ne mogu primijeniti neke druge odredbe. Također je regulirano da se taj Zakon primjenjuje na područje plovidbe morem, unutarnjim vodama i na zračnom prostoru iznad njih, te se osim tog Zakona primjenjuju još i pravilnici, korporacijska pravila i s njima povezani običaji.⁶⁵⁶ Odredbama navedenih zakona ne uređuje se ugovor o vezu kao nominatni ugovor, niti su njima na drugi način uređene odredbe iz kojih bi se mogli tumačiti odnosi koji nastaju iz ugovora o vezu, odnosno u skladu s talijanskim pravom ugovor o vezu je inominatni ugovor, tj. ugovor koji nije posebno reguliran. U pravilu takvi ugovori nisu određeni ni propisima o obveznim odnosima ni pomorskim propisima. Stoga je riječ o atipičnom ugovoru premda je u praksi ujednačen njegov sadržaj i to kao rezultat standardizacije odredbi općih uvjeta ugovora koje koriste mnoge marine.⁶⁵⁷ Talijanska pravna doktrina u pravilu sve ugovore o vezu koje sklapaju marine kvalificira kao posebne ugovore o ostavi, dok je hrvatska pravna doktrina davala veće značenje razlikovanju ugovora o vezu i ugovora o vezu s dodatnim uslugama, do stupanja na snagu ZIDPZ2019, kada je ugovor o najmu veza uređen kao poseban nominatni ugovor.⁶⁵⁸ U odnosu na sadržaj ugovora o vezu (*contratto di ormeggio*) u talijanskoj su praksi najčešća dva tipa takvog ugovora: i) takozvani ugovor o vezu s najmom u kojem luka nautičkog turizma omogućava vlasniku plovila odnosno korisniku veza određeni vez, tj. mjesto u vodi na

⁶⁵⁴ Codice civile, Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 262.

⁶⁵⁵ Odredbom čl. 822. Općeg građanskog zakonika propisano je da državi pripadaju i čine dio javnog dobra: morske obale, plaže, sidrišta i luke, rijeke, potoci, jezera i druge vode definirane posebnim zakonom kao takve. Ove stvari koje su dio javnog dobra, jednako kao i u RH, jesu neotuđive i ne mogu biti predmet prava zasnovanih u korist trećih osoba, osim na način i u granicama određenim posebnim zakonom.

⁶⁵⁶ Odredbom čl. 2. Pomorskog zakonika definirano je područje teritorijalnog mora na kojem se prostire državni suverenitet i to tako da se ono odnosi na sve zaljeve, zatone i uvale čija obala pripada teritoriju Italije kada udaljenost između krajnjih točaka otvorenosti zaljeva, zatona ili uvale nije veća od dvadeset nautičkih milja. Ako je ta udaljenost veća od dvadeset nautičkih milja, državnim suverenitetom obuhvaćen je dio zaljeva, zatona ili uvale koji uključuje ravnu crtu povučenu između dvije rubne točke koje su udaljene dvadeset nautičkih milja jedna od druge. Državnim suverenitetom obuhvaćeno je i morsko područje koje se proteže šest nautičkih milja duž kontinentalnih i otočnih obala Italije te duž ravnih crta kojima se povezuju krajnje točke iz prethodnoga stavka. To se protezanje mjeri od obalne crte vidljive za vrijeme oseke. Osim teritorijalnog mora, državnim suverenitetom je obuhvaćen i zračni prostor iznad kopnenog teritorija Italije kao i iznad teritorijalnog mora.

⁶⁵⁷ Antonini, A., *Il contratto di ormeggio*, Responsabilità civile e previdenza, 1999., str. 1235.

⁶⁵⁸ Padovan; Petit Lavall; Casciano, *op. cit.* u bilj. 649, str. 96–97.

kojem može vezati plovilo; ii) takozvani ugovor o vezu s ostavom u kojem luka nautičkog turizma također preuzima na sebe i obvezu nadzora plovila.⁶⁵⁹ Prema odredbama talijanskog prava ugovor o vezu je inominatni ugovor, tj. ugovor koji nije izrijekom propisom definiran. Na takve ugovore se u pravilu primjenjuju odgovarajuće odredbe Općeg građanskog zakonika (*Codice civile*), Plovidbenog zakonika (*Codice della navigazione*) i Zakona o rekreacijskoj plovidbi (*Codice della nautica da diporto*). Iz navedenoga je vidljivo da je prema talijanskom pravu ugovor o vezu atipičan ugovor premda je u praksi čest, što je posljedica njegove široke primjene i standardizacije odredbi općih uvjeta ugovora koje marine u Italiji primjenjuju.⁶⁶⁰

Stoga je praksa razvila osnovne karakteristike ugovora o vezu, pa je osnovni sadržaj ugovora o vezu mjesto za vez, obično unutar marine, ili točno određeno mjesto za vez koje se pruža korisniku, a gdje korisnik može držati svoje plovilo u određenom periodu. Međutim, takvi ugovori često osim mjesta za vez sadrže i brojne druge usluge koje marina pruža svojim korisnicima, primjerice zbrinjavanje otpada, opskrbu električnom energijom itd.⁶⁶¹ Nadalje, u pogledu sadržaja ugovora o vezu moglo bi se razlučiti postojanje dviju vrsta takvog ugovora: 1.) takozvani ugovor o najmu veza,⁶⁶² u kojem marina kao pružatelj usluge veza osigurava korisniku plovila odgovarajuće mjesto za vez; 2.) takozvani ugovor o vezu s ostavom, gdje marina kao pružatelj usluge veza preuzima i obvezu nadzora nad plovilom koje je na vezu.⁶⁶³ Ugovor o vezu dakle nema propisanu formu, pa stoga može biti sklopljen kako u pisanom tako i u usmenom obliku. Obično se prava i obveze ugovornih strana predviđaju još kao dio pravila koje marina preuzima od nadležnoga državnog tijela.⁶⁶⁴ U pogledu utvrđenja odgovornosti marine s obzirom na obvezu čuvanja i nadzora može se zaključiti da je prema talijanskom pravu u slučaju štete na plovilu na marini teret dokaza da je upotrijebila dužnu pažnju za vrijeme trajanja ugovora i u izvršavanju svojih obveza po ugovoru. Konkretno, pažnja koju je trebala upotrijebiti je pažnja dobrog stručnjaka u skladu s odredbama čl. 1768. i 1176. Općeg građanskog zakonika (*Codice civile*), pri čemu je potrebno utvrditi uzrok konkretnoga štetnog

⁶⁵⁹ *Ibid.*, str. 57.

⁶⁶⁰ Tosoratti, C., *Il contratto di ormeggio e la responsabilita del titolare del porto turistico per eventi esterni*, Diritto dei trasporti, 2005, str. 261.

⁶⁶¹ Padovan; Petit Lavall; Casciano, *op. cit.* u bilj. 649, str. 56.

⁶⁶² Više o ovakvoj vrsti ugovora o vezu vidi u Corrado, A., *Il contratto di ormeggio*, u: Morandi, F. (ed.), *I contratti del trasporto*, Zanichelli, Bologna, 2013., str. 951; Verde, L., *Sulla responsabilita dell'ormeggiatore per custodia dell'imbarcazione da diporto*, Diritto marittimo, 1996, str. 709.

⁶⁶³ Padovan; Petit Lavall; Casciano, *op. cit.* u bilj. 649, str. 57.

⁶⁶⁴ *Ibid.*, str. 61.

događaja i dokazati da marina svojim ponašanjem nije doprinijela njegovu nastanku u skladu s odredbom čl. 1218. Općega građanskog zakonika (*Codice civile*).⁶⁶⁵

Na temelju sudskih odluka koje su se odnosile na prvi tip ugovora o vezu, u kojem se ne preuzima i obveza nadzora, taj ugovor karakterizira to da obveza luke nautičkog turizma na pružanje usluge veza nastaje iz same činjenice da je korisniku veza učinjena dostupnim infrastruktura luke nautičkog turizma, odnosno samim korištenjem veza, dok je kod drugog tipa ovog ugovora o vezu karakteristično da osim usluge pružanja veza, luka nautičkog turizma na sebe preuzima još jednu posebnu obvezu, a to je nadzor nad plovilom.⁶⁶⁶ Nedavno je Vrhovni sud (*Corte suprema di cassazione*) konstatirao svoj tradicionalni pogled temeljen na krutoj razlici između ugovora o vezu s nadzorom i ugovora o vezu bez nadzora. To je omogućilo prepoznavanje da u ugovoru o vezu, bez obzira na podvrstu, postoji „ponavljajuća bitna minimalna struktura koja proizlazi iz pružanja i korištenja lučkih kapaciteta korisniku veza; sadržaj ugovora može se, međutim, proširiti i na druge usluge, kao što su nadzor nad plovilom i/ili robom koja se u njemu nalazi, u kojem slučaju je na strani stranke koja tvrdi da ima određeno pravo ili da postoji odgovornost druge ugovorne strane u vezi s određenim predmetom ugovora, da dostavi odgovarajući dokaz.“⁶⁶⁷ Ovaj režim odgovornosti uređen je odredbama Općega građanskog zakonika (*Codice civile*) kojim se regulira ugovor o ostavi iz članka 1768., kao i odredbama iz članka 1177. Općega građanskog zakonika (*Codice civile*) koje imaju općenit opseg primjene u odnosu na sve obveze nadzora za koje je razumno očekivati da će biti ispunjene pri ispunjavanju glavnih obveza iz ugovora.^{668,669} Neovisno o navedenim propisima, ovdje će se još prikazati i analiza općih uvjeta ugovora talijanskih marina, ali jednako tako i pravilnika o redu u luci i obrazaca ugovora o vezu nekih marina.

6.1.1. Opći uvjeti ugovora talijanskih marina

⁶⁶⁵ Corrado, *op. cit.* u bilj. 662, str. 952.

⁶⁶⁶ *Ex multis*, Corte suprema di cassazione, 21 October 1994, No. 8657, in *Dir. trasp.* 1995, pp. 801 *et seq.*; Court of Cassation, 2 August 2000, No. 10118, in *Dir. mar.* 2001, str. 1431 *et seq.*

⁶⁶⁷ Padovan; Petit Lavall; Casciano, *op. cit.* u bilj. 649, str. 60.

⁶⁶⁸ *Ibid.*, str. 64.

⁶⁶⁹ Više o tematici luka nautičkog turizma u Italiji pisali su autori: Romagnoli, E., *La disciplina del diporto nel Codice della nautica*, Trasporti: Diritto economia politica, n. 107, 2009.; Grigoli, M., *L'attuazione della Direttiva 94/25 ce apporta un significativo contributo alla sicurezza della navigazione da diporto*, Trasporti: diritto, economia, politica, n. 71, 1997.

a) Opći uvjeti ugovora Marine di Stabia⁶⁷⁰

Ovi opći uvjeti su objavljeni na službenim mrežnim stranicama ove marine.⁶⁷¹ Pitanje odgovornosti marine regulirano je odredbom čl. 8. kojom je predviđeno da se marina uvijek smatra odgovornom za štetu osobama i imovini koja se nalazi unutar marine, a koja je uzrokovana korisnicima i/ili trećim stranama od strane stvari ili životinja. Istom odredbom propisano je da marina pruža opću uslugu nadzora nad objektima u marini, ali za njih ne preuzima nikakvu obvezu prema vlasnicima brodova ili automobila i ne odgovara za bilo kakvu krađu i štetu koja se može pojaviti na tim objektima. I ovi Opći uvjeti, kao i dosad analizirani opći uvjeti, predviđaju višu silu kao situaciju u kojoj je isključena odgovornost marine za štetu na osobama ili imovini koja bi se mogla dogoditi unutar marine. Ovo je propisano navedenom odredbom čl. 8. koja predviđa isključenje odgovornosti za štetu u slučaju ekstremnih vremenskih uvjeta, prirodnih katastrofa, nemira, vandalizma, događaja, rata, štrajkova, požara, nedostupnosti mjesta i uzroka više sile ili nepredvidljivih okolnosti. Nadalje, predmetnim pravilima regulirana su i brojna druga pitanja važna za utvrđenje građanskopravne odgovornosti, kao što je primjerice odredba članka 14. kojom je propisan način priveza i posljedice njegova nepoštovanja, te je posebno važna odredba čl. 19. koja propisuje opće zabrane.

b) Opći uvjeti ugovora Marine di San Rocco

Ova marina u svojim Općim uvjetima ugovora ima u odredbi članka 17. predviđenu zabranu sidrenja plovila u marini, osim u slučaju više sile. Odnosno, predviđeno je da se plovila moraju privezati isključivo opremom za privez i korisnik veza snosi odgovornost za svaku nastalu štetu u vezi s načinom na koji je privezao plovilo. Osim toga, predviđena je i obveza korisnika veza da zaštiti plovilo odgovarajućim i dostatnim bokobranima kako bi se izbjegla šteta na tom plovilu, ali i na susjednim plovilima, kao i da plovila moraju biti privezana isključivo na posebno namijenjene bitve i lance te korisnik veza snosi odgovornost za svaku

⁶⁷⁰ Na službenim mrežnim stranicama ove, ali i ostalih marina u Italiji nema tekstova općih uvjeta ugovora objavljenih na engleskom jeziku, ali ih nema ni na talijanskom jeziku, pa su stoga tekstovi općih uvjeta ugovora ostalih marina pribavljeni neposredno, izravno od talijanskog udruženja luka nautičkog turizma, kao i od samih marina.

⁶⁷¹ Službene mrežne stranice Marine di Stabia, <http://www.marinadistabia.it/site2016/images/MDS/PDFs/regolamento%20marina%20di%20stabia.pdf> (21. kolovoza 2019.).

zbog toga nastalu štetu. Odredbom članka 22. predviđeno je da sva plovila koja koriste usluge marine moraju biti u izvrsnom stanju u skladu sa sigurnosnim profilom i odredbama koje su u tom pogledu donijela ovlaštena nadležna tijela i uprava marine. U tom pogledu je isključena svaka odgovornost marine i njezinih djelatnika. Marina ima pravo, ali ne i obvezu, ako otkrije ozbiljne nedostatke ili ima razloga vjerovati da oni postoje, obavijestiti korisnika da ih ukloni, a može zatražiti i inspekcijski pregled plovila. Također, ova marina u svojim Općim uvjetima predviđa način na koji se plovilo treba privezivati te postupanje u slučaju napuštenog plovila ili u slučaju da marina primijeti da prijete opasnost od potonuća ili nastanka štete za okolna plovila i opremu, a sve na rizik i trošak samog vlasnika plovila. Ova marina, kao i mnoge druge čiji su se opći uvjeti ugovora obrađivali, također ima odredbu koja predviđa obvezu korisnika veza da ima sklopljen ugovor o osiguranju plovila, s tim da je ovdje posebno u tekstu Općih uvjeta ugovora naglašen i rizik od požara koji također mora biti obuhvaćen osiguranjem (članak 33.). Što se tiče same odgovornosti za štetu, odredbom članka 34. izrijekom je predviđeno da je korisnik odgovoran za sve štete, izravne ili neizravne, koje mogu biti nanesene trećim osobama, oslobađajući pritom marinu svake odgovornosti. Odredbom članka 46. predviđene su obveze, tj. radnje koje moraju poduzeti i marina i korisnik veza radi sprječavanja požara ili znatnog onečišćenja.

c) Opći uvjeti ugovora Marine Porto Azzuro

Ovi Opći uvjeti sadrže i odredbe koje obično sadrže pravilnici o redu u luci, a koje se odnose na manevriranje plovilima u luci, odnosno na to da se u morskom pojasu luke smiju izvoditi samo manevri priveza i odveza te ulaska i izlaska plovila, kao i na brzinu kojom se smiju kretati. Odredbom članka 14. regulirana je odgovornost prilikom priveza i to tako da plovila moraju biti privezana na siguran način te da je korisnik veza dužan čuvati, održavati i mijenjati konope za privez, pri čemu marina ima pravo zamijeniti bilo koji konop ako opazi da je u lošem stanju i da je ugrožena sigurnost. Međutim, dalje se istom odredbom izrijekom isključuje odgovornost marine za štetu nastalu neučinkovitim ili nedovoljnim privezom plovila. Odgovornost marine za štetu je isključena i kada je u pitanju viša sila i hitan slučaj. Također, ako marina procijeni, bilo za sigurnost tog plovila bilo za sigurnost okolnih plovila, da je potrebno izbacivanje kišnice iz plovila koje nije natkriveno, ono će se izvesti o trošku korisnika te se može izvesti i bez njegova odobrenja. Isto vrijedi i za zahvate koji se odnose na materijale koji mogu nanijeti štetu vlasniku plovila ili plovilima trećih osoba poput:

- potrošenih ili loše pričvršćenih konopa za privez

- tendi, jedara, pristupnih mostova i ostalih predmeta koji nisu prikladno pričvršćeni za trup broda
- raznih drugih dodataka i malih (pomoćnih brodica) ili drugih stvari.

d) Opći uvjeti ugovora marine Darsena San Marco

Opći uvjeti ugovora ove marine predviđaju u odredbi članka 3. taksativno nabrojene obveze marine kao pružatelja usluge veza, pa tako između ostalog i da je dužna na svom prostoru osigurati parkiralište za automobile za svako prisutno plovilo, a ta odredba nije uobičajena u općim uvjetima ugovora ostalih marina. Također, istom odredbom je izrijeком predviđeno da je čuvanje plovila dodatna usluga, koja se dodatno plaća i mora se posebno ugovoriti. Na ovu se odredbu nastavlja i naredna koja predviđa da sve što nije izričito navedeno kao obveza luke, nije predmet ugovora. Tako se dalje izrijeком navodi da to nije ni čuvanje vozila parkiranih na prostoru luke, čime se marina ogradila od odgovornosti za štetu koja bi eventualno nastala na tim vozilima. Dodatno je za istaknuti posebnost u ovim Općim uvjetima ugovora, gdje je također izrijeком predviđeno i da ako korisnik preda marini kopiju ključeva i/ili dokumente plovila, ili ključeve i/ili dokumente vozila, njihovo se preuzimanje smatra činom puke pristojnosti, bez ikakve odgovornosti od strane marine, te se ne može smatrati preuzimanjem i/ili čuvanjem plovila.

e) Opći uvjeti ugovora marine Le Rotte di Portolano

Ovim Općim uvjetima ugovora izrijeком je definirano da je korisnik veza jedini i isključivi odgovorni za bilo kakvu štetu koja nastane na plovilu, opremi, posadi i trećim osobama, te je izrijeком isključena odgovornost marine za bilo kakvu štetu. Također, odredbom čl. 11. predviđena je i obveza sklapanja police osiguranja za svu štetu koja može nastati na plovilu.

f) Opći uvjeti ugovora marine Porto delle Grazie

U ovim Općim uvjetima ugovora, u dijelu odgovornosti marine, značajna je odredba čl. 4. kojom je definirano da korisnik veza jamči da je plovilo u dobrom stanju i da nema

nedostataka, te se korisnik veza obvezuje da je odgovoran za štetu koju eventualno neispravno plovilo nanese.

g) Opći uvjeti ugovora Marine Porto Verde

Ova marina u jednom dokumentu ima i tekst ugovora o vezu i tekst odredbi općih uvjeta ugovora, ali i pravilnika o redu u luci. Tako se konkretno u tekstu ugovora o vezu izrijekom u prvom članku navodi da ovaj ugovor ne uključuje pohranu i čuvanje samog plovila ni bilo kakvih predmeta koji se na njemu nalaze. Dakle, vidljivo je da marine u Italiji u većem broju primjera izrijekom definiraju nepostojanje obveze čuvanja plovila, što dosad nije bio slučaj u marinama u RH. Također, odredbom članka 6. predviđeno je da marina nije odgovorna za štetu koja nastane korisniku veza ako ta šteta premašuje iznos odštete isplaćen od strane osiguravajućeg društva, pri čemu se utvrđuje da je korisnik veza u potpunosti odgovoran za štetu, pa i onu uzrokovanu požarom nanесenu trećim osobama, stvarima i postrojenjima (ovo dodatno i u članku 9.). Isključena je i odgovornost marine za štetu uzrokovanu uzburkanim morem te izvanrednim vremenskim uvjetima, kao i za događaje koji ne ovise o njoj ni o njezinu osoblju. Dodatno je posebno uređen i boravak plovila na suhom vezu, pri čemu nema posebnih odredbi o odgovornosti u odnosu na takvu vrstu veza. Također, i ovdje se nalaze odredbe kojima korisnik veza izrijekom potvrđuje da je primio na znanje da marina nije preuzela na čuvanje plovila i opremu na njemu, te da je marina oslobođena od odgovornosti u slučaju gubitka plovila. Isključena je i odgovornost marine za štetu uzrokovanu požarom ili krađom unatoč tomu što se navodi da marina obavlja nadzor u luci, pa čak i onda kada marina ima kopiju ključa plovila, za koju se izrijekom navodi da je marina prihvaća samo radi komoditeta stranke (u slučaju da ga zaboravi, izgubi ili slično), za hitne slučajeve ili za izvršenje radova koji su od nje izričito zatraženi. Korisnik veza potvrđuje i prihvaća da je jedina odgovorna osoba i za čuvanje vanjske brodske opreme kojom su opremljena plovila, poput jedara, tendi, bokobrana, tendera, sidara, ručki, navigacijskih sustava i meteoroloških stanica, te ih je dužan čuvati tako da spriječi njihovu krađu ili oštećenje, čak i u slučajevima nepovoljnih vremenskih uvjeta. U dijelu odredbi koje se odnose na Pravilnik o redu u luci ove marine definirane su odredbe koje se između ostalog odnose na postupanje u slučaju izlivanja nafte, te je određeno da se marina ograđuje od bilo kakve odgovornosti za tako nastale štete.

6.1.2. Pravilnici o redu u luci talijanskih marina

Dalje u tekstu obradit će se pravilnici o redu u luci marina za koje nema dostupnih općih uvjeta ugovora, ali je tematika građanskopravne odgovornosti marina regulirana i kroz odredbe ovih pravilnika. Ovi pravilnici također nisu javno objavljeni na službenim mrežnim stranicama marina u Italiji, već su tekstovi ovih pravilnika pribavljeni neposredno, izravno od talijanskog udruženja luka nautičkog turizma, kao i samih marina.

a) Pravilnik o redu u luci Marina Cala de' Medici

Ovim Pravilnikom je u odredbi čl. 9. propisana obveza korisnika veza da mora poduzeti sve mjere kako bi zaštitio svoju imovinu od krađe, oštećenja i sl., te da sva plovila koja ulaze u luku moraju biti osigurana od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama i od požara. Odredbom članka 10. definirano je ograničenje odgovornosti marine, gdje je izrijeком definirano da marina nije odgovorna za štetu nanесenu korisniku veza i trećim osobama od strane korisnika veza, kao i da ne odgovara za krađe plovila i opreme na plovilima. Jednako kao i u većini ostalih pravilnika, i ovdje je propisana odredba o načinu na koji se plovila privezuju te o zabrani sidrenja, kao i odredbe o sigurnom boravku u luci i odredbe o zaštiti od požara.

b) Pravilnik o redu u luci La Marina di Scarlino

Ovim Pravilnikom predviđena je obveza korisnika veza da poduzme sve mjere kako bi zaštitio svoju imovinu od krađe, oštećenja i slično, te je propisana i obveza da sva plovila koja ulaze u luku moraju biti osigurana od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama. Odredbom članka 10. predviđeno je ograničenje odgovornosti marine za štetu i to tako da marina ne odgovara za štetu nanесenu korisnicima i trećim osobama od strane korisnika ili trećih osoba, te da marina ne odgovara za krađe na prostoru marine i u plovilima.

c) Pravilnik o redu u luci Marine di Brindisi

Ovim su Pravilnikom također predviđena pravila sidrenja i plan sidrenja. Osim toga, odredbom čl. 5. predviđena je obveza korisnika poduzeti sve potrebne mjere kako bi zaštitio sebe i svoju imovinu od krađe, požara, oštećenja i sl., pa tako i obveza da sva plovila koja ulaze u luku moraju biti osigurana od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama i od požara.

Kao i većina drugih pravilnika o redu u luci, i ovaj sadrži odredbu da je marina ovlaštena premjestiti ili izvući na suho o trošku vlasnika plovilo za koje postoji rizik od potapanja ili nanošenja štete na plovilu i objektima koji ga okružuju. Ovim Pravilnikom su u odredbi čl. 16. detaljno definirane obveze marine, među kojima, primjerice, da je marina dužna osigurati protupožarnu službu i službu protiv onečišćenja; sigurnost naprava za privezivanje plovila (bitve, alke, sidrišni blokovi i sidreni lanci); poduzimanje svih potrebnih mjera za zaštitu sigurnosti plovidbe u luci i javnih dobara pod koncesijom te poštovanje obveza trećih osoba utvrđene zakonom ili ugovorom; osvjetljenje luke; potpuna ispravnost pomorske signalizacije; pomoć korisnicima luke putem radija ili telefona; služba za pravovremene intervencije u hitnim slučajevima s ciljem pokretanja provedbe „Plana za slučaj opasnosti“ na raspolaganju nadležnim tijelima itd. Osim obveza same marine, u odredbi čl. 31. predviđene su i obveze korisnika veza, među kojima je i odredba da je korisnik jedini odgovoran za izravnu i neizravnu štetu nanесenu trećim osobama prilikom korištenja veza. Time se marina oslobađa i ograđuje od svake odgovornosti. Odredbom članka 17. definirano je ograničenje odgovornosti i to tako da marina ne odgovara za štetu koju korisnik veza ili treće osobe, čak i nepoznate, nanесu osobama i predmetima koji se nalaze na prostoru luke. Isto tako, budući da su čuvanje i nadzor nad plovilom izričito isključeni iz ugovora o vezu, marina ne odgovara za eventualnu krađu ili štetu nanесenu na prostoru luke, uključujući krađe i štete na plovilima, vozilima ili unutar objekata u vlasništvu luke. Također, i u ovom je slučaju predviđena obveza da sva plovila koja se nalaze u luci moraju biti osigurana od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama i od požara. Za napomenuti je da su odredbom čl. 30. detaljno definirane sve protupožarne mjere.

d) Pravilnik o redu u luci Marina del Gargano

Pravilnikom o redu u luci ove marine također su definirane zadaće marine, odnosno radnje koje treba poduzimati u svrhu održavanja sigurnosti i zaštite od požara. Također, definirana su i pravila o sidrenju i privezu na sličan način kao i u ostalim marinama. Marina je prema odredbama ovog Pravilnika dužna o svom trošku sanirati područje ako dođe do štete prilikom ulijevanja goriva u plovilo, te ima pravo zatražiti naknadu štete od osoba čija se odgovornost može dokazati. Osim toga, dodatno su definirane i odredbe u pogledu gospodarenja otpadom, kao i izvođenja radova na plovilu, te protupožarna sredstva.

e) Pravilnik o redu u luci marine Porto di Tropea

Jednako kao u prethodno analiziranim pravilnicima o redu u luci, i u ovom je Pravilniku predviđena obveza korisnika veza da ima sklopljenu policu osiguranja za plovilo za koje se sklapa ugovor o vezu, a ta policica mora obuhvaćati i rizike od štete nanesene trećim osobama, krađu, požar, eksploziju i štetu na tuđoj imovini. Istovremeno je definirano da se marina oslobađa bilo kakve odgovornosti u slučaju krađe plovila ili opreme na plovilu, kao i u slučaju požara i štete nastale uslijed više sile. Neovisno o navedenom, odredbom čl. 28. detaljno su definirane radnje kojih se korisnik veza mora pridržavati kako bi se spriječile štete, pa tako između ostalog mora prozračiti motorni prostor prije pokretanja benzinskog motora; povremeno provjeriti ima li tragova curenja nafte i ima li ih u moru; povremeno provjeriti jesu li električni sustavi plovila u izvrsnom stanju i dobro održavani; provjeriti je li dio broda u kojem se nalaze boce s plinom primjereno prozračen; provjeriti odgovaraju li vatrogasni aparati na plovilu pravilniku na snazi, je li broj aparata valjan i jesu li aparati ispravni itd. Odredbom članka 31. izrijekom je definirano da je korisnik jedini odgovoran za izravnu i neizravnu štetu nanesenu trećim osobama prilikom korištenja nekretnina. Time se marina oslobađa i ograđuje od svake odgovornosti.

f) Pravilnik o redu u luci marine Porto di Pisa

Ovim je Pravilnikom, kao i ostalim obrađenim pravilnicima, predviđena obveza korisnika veza da poduzme sve mjere kako bi zaštitio svoju imovinu od krađe, oštećenja i slično, kao i da sva plovila koja dolaze u marinu moraju biti osigurana od odgovornosti za štetu nanesenu trećim osobama i od požara. Predviđena je i posebna odredba čl. 10. kojom se, jednako kao i u drugim marinama, ograničava odgovornost marine za štetu nanesenu korisnicima te trećim osobama od strane korisnika i/ili drugih. Isključena je i odgovornost marine za eventualne krađe na prostoru marine, u plovilima, vozilima te objektima koji se nalaze u vlasništvu marine. Marina ima pravo razmjestiti plovila te je njezina odgovornost za štetu uslijed takvog razmještanja ograničena na štetu koju su nanijeli njezini zaposlenici, a ovo razmještanje se može odrediti i ako marina primijeti da je plovilo u lošem stanju te da postoji rizik od potapanja ili nanošenja štete plovilima i objektima koji ga okružuju.

g) Pravilnik o redu u luci Marine Alassi

Pravilnikom o redu u luci ove marine samo je u jednoj situaciji predviđeno isključenje odgovornosti marine za štetu, i to kada je potrebno ukloniti plovilo s veza i izvući ga na suho.

Tada će marina naložiti korisniku da ga makne u razumnom roku s obzirom na nepredviđene okolnosti. Ako korisnik to ne napravi u zadanom roku, za to će se pobrinuti marina o trošku korisnika, pri čemu je marina oslobođena odgovornosti od bilo kakve štete koja bi mogla nastati prilikom tog zahvata. Ovim Pravilnikom predviđena je i obveza da sva plovila na vezu moraju biti prikladno zaštićena od nagrizanja koje uzrokuje galvanska struja, tako da ne nanesu štetu drugim plovilima na obližnjim vezovima, a tu odredbu pravilnici ostalih marina nemaju.

h) Pravilnik o redu u luci Maria Molo Vecchio

Ovim je Pravilnikom definirano da je svaki korisnik odgovoran za vez na koji je njegovo plovilo privezano te mora biti spreman na mogućnost loših vremenskih uvjeta za vrijeme svog odsustva. Dakle, ovom odredbom korisnik pristaje na rizik od vremenskih uvjeta, pri čemu nije dana definicija „loših vremenskih uvjeta“, što će se očito trebati u svakom pojedinom slučaju utvrđivati, ali je nejasno po kojim kriterijima. Odredbom članka 15. ovog Pravilnika definirana je obveza da sva plovila moraju biti osigurana od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama i od opasnosti od požara, kao i da marina nije odgovorna za krađu ili štetu nanесenu osobama ili predmetima na prostoru luke te na plovilima ili u vozilima, a te odredbe se nalaze i u tekstovima pravilnika ostalih marina.

i) Pravilnik o redu u luci Marina di Torre Vado

U ovom je Pravilniku, kao i u većini ostalih marina, u odredbi čl. 16. predviđeno pravo marine da izvuče na suho ili priveže na drugi vez sva plovila koja zbog bilo kojeg razloga mogu nanijeti štetu opremi ili zbog sigurnosnih razloga. To može napraviti bez obveze da o tome obavijesti korisnika veza, koji je međutim dužan nadoknaditi troškove tog postupka. Nadalje, odredbom članka 19. definirano je da je korisnik veza odgovoran za eventualnu štetu ili za posljedice bilo kakve vrste koje on sam, njegova posada i/ili njegovo plovilo nanесu osobama, kao i opremi i objektima marine te privezanim plovilima, dok je istovremeno odredbom čl. 20. definirano da marina ne preuzima odgovornost za krađu plovila, otimanje ili štetu nanесenu plovilima, opremi i aparaturi kojima su oni opremljeni, kao ni za krađu predmeta ostavljenih na plovilu. Također ne preuzima odgovornost za eventualnu štetu uzrokovanu višom silom i prirodnim pojavama.

j) Pravilnik o redu u luci Marina Cala Galera

I ovim je Pravilnikom, slično kao i u prethodno obrađenima, dano dopuštenje marini da može i u odsutnosti vlasnika plovila premještati to plovilo. Daljnjom odredbom čl. 36. definirano je isključenje odgovornosti marine za nastanak štete, pri čemu je definirano da se marina ne može smatrati solidarno odgovornom za štetu nanесenu od strane trećih osoba ili za štetu nanесenu trećim osobama od strane korisnika vezova. Jednako tako, sljedećom odredbom isključena je i odgovornost marine za krađu kako plovila tako i opreme. Istovremeno, odredbom čl. 49. definirano je da je korisnik veza odgovoran za bilo koju izravnu ili neizravnu štetu koju nanese trećim osobama, a marina se pritom u potpunosti oslobađa od odgovornosti.

k) Pravilnik o redu u luci Marine di Varazze

Odredbama ovog Pravilnika detaljno su definirane obveze marine, pa tako među ostalim da je marina dužna osigurati protupožarnu službu i službu protiv onečišćenja; sigurnost naprava za privezivanje plovila (bitve, alke, sidrišni blokovi i sidreni lanci); poduzimanje svih potrebnih mjera za zaštitu sigurnosti plovidbe u luci i javnih dobara pod koncesijom te poštovanje obveza trećih osoba utvrđenih zakonom ili ugovorom; uslugu navoza plovila te uslugu izvlačenja plovila na suho ili spuštanja istog u more itd.

l) Pravilnik o redu u luci marine Palau

Odredbama ovog Pravilnika definirano je postupanje marine u hitnim slučajevima, kao i u slučajevima više sile, te je definirano na koji će se način provjeravati sigurnost. Također, jednako kao i u većini ostalih marina, i ovaj Pravilnik predviđa obvezu korisnika veza da plovilo koje se nalazi na vezu mora biti osigurano od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama. Pritom se korisnik koji je kriv za požare, eksplozije, oštećenja, uništavanje ili gubitke nanесene drugim plovilima, kao i opremi i uređajima u luci, smatra jedinim odgovornim za te događaje i dužan je nadoknaditi štetu. Izrijekom je definirano da marina ne može biti odgovorna za štetu prouzročenu od strane trećih osoba ili nanесenu korisnicima vezova te ne odgovara za eventualne krađe, otimanja ili gubitke koje pretrpe osobe koje koriste vez ili su u tranzitu na području marine.

m) Pravilnik o redu u luci Marina Di Villaputzu – Porto Corallo

Ovim Pravilnikom definirane su obveze marine, pri čemu se kao jedna od njih navodi „pažljiv nadzor“, kako bi se potvrdilo da su sva plovila privezana u skladu s mornarskim standardima tako da ne predstavljaju opasnost ili da ne nanesu štetu pontonima, samima sebi ili okolnim plovilima. Pri tome je nejasno koja je posljedica propuštanja ovog nadzora od strane marine, odnosno znači li to da tada rizik od nepravilnog priveza i štete nastale uslijed toga prelaze na marinu. Međutim, daljnjom odredbom čl. 11. definirano je da je u posebnim slučajevima koji mogu ugroziti sigurnost plovidbe, luke ili javnu sigurnost zapovjednik plovila odgovoran za štetu koju je prouzročilo njegovo plovilo. Također, ovim su Pravilnikom u odredbi čl. 22. detaljno definirane sve protupožarne mjere koje se moraju poduzeti kako od strane marine tako i od strane korisnika veza, primjerice, privezana plovila moraju u svakom slučaju biti opremljena obveznim sigurnosnim sustavima i korisnik, čak i kada je u tranzitu, mora pomno i savjesno poduzeti svaku mjeru predostrožnosti kako bi izbjegao bilo kakvu nezgodu koja bi mogla uzrokovati požar, onečišćenje ili na drugi način oštetiti osobe i/ili predmete.

6.1.3. Ugovori o vezu talijanskih marina

a) Ugovor o vezu Cala Ponte Marine i Pravilnik o redu u luci

Cala Ponte Marina nema formalno opće uvjete ugovora; međutim, u samom tekstu ugovora o vezu izrijekom se navodi da je sastavni dio tog ugovora Pravilnik o redu u luci, koji između ostalog sadrži i odredbe koje se odnose na odgovornost marine kao luke nautičkog turizma. Konkretno, odmah u prvoj odredbi ugovora o vezu korisnik veza potvrđuje da je suglasan s time da marina ima pravo u bilo kojem trenutku izmijeniti odredbe Pravilnika o redu u luci i to obvezuje korisnika, te je on unaprijed suglasan s tim izmjenama.

Odredbom članka 2.4. predviđeno je da korisnik veza prihvaća da marina nije zadužena za čuvanje plovila te da se stoga marina ne može ni na kakav način smatrati odgovornom za eventualnu štetu prouzrokovanu bilo čime, uključujući i štetu prouzrokovanu brodovima i plovilima bilo koje veličine u vlasništvu trećih osoba. Dakle, ovom odredbom je isključena odgovornost marine za štete nanese plovilima i/ili stvarima i osobama na plovilu prouzročene vremenskim uvjetima, požarom, djelima sabotaze i vandalizma, napadima i

djelima trećih osoba ili slučajevima više sile, te je dodatno isključena i odgovornost za štetu u slučaju krađe plovila ili opreme koja se nalazi na plovilu. Pitanje odgovornosti i osiguranja definirano je odredbom članka 8. koja predviđa da sva plovila za koja se sklapa ugovor o vezu moraju biti osigurana policom osiguranja od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama, koja uključuje osiguranje od požara, moguće štete nanесene drugim plovilima te opremi i objektima marine, kao i trećim osobama na prostoru luke, uključujući i zaposlenike marine. Ovom odredbom je izrijekom predviđeno i da se korisnik veza uvijek smatra odgovornim za štetu uzrokovanu požarom ili nanесenu trećim osobama (u to su uključeni vlastiti zaposlenici, posjetitelji i gosti), kao i za štetu na plovilu i na vlastitim uređajima nanесenu od strane samog korisnika, zaposlenika ili gostiju. Predviđen je i minimalni osigurani iznos na koji polica mora glasiti, dok je odredbom čl. 20. Pravilnika o redu u luci dodatno predviđena obveza da se policom osiguranja osigura i rizik od požara. Marina na temelju odredbe članka 9. ima pravo uz suglasnost korisnika veza ukloniti plovilo radi njegove vlastite sigurnosti ili sigurnosti drugih plovila ili marine. Pitanje odgovornosti za štetu definirano je i u okviru Pravilnika o redu u luci, u kojem je odredbom članka 20. predviđeno isključenje od odgovornosti za štetu marine u slučaju kada štetu nanesu treće osobe, kao i u slučaju eventualne krađe. Prethodnom odredbom članka 19. taksativno su navedene obveze marine, i to njih 20 (primjerice, osigurati čistoću pristaništa i pontona; čistoću morskog pojasa; protupožarnu službu i službu protiv onečišćenja; pomoć pri privezu/odvezu na zahtjev korisnika, omogućenu čak i uz korištenje brodice za asistenciju itd.).

b) Ugovor o vezu Marine Uno

Odmah na početku ovog ugovora, u članku 3., izrijekom je ugovoreno da se sklapanjem ugovora marina ni na koji način ne obvezuje na pohranu i/ili čuvanje privezanog plovila, aparata i opreme koji se nalaze na njemu ili koji mu pripadaju. Dakle, izrijekom se isključuje ova obveza marine te se dodatno utvrđuje da ti objekti ostaju u punoj i isključivoj dostupnosti i vlasništvu korisnika veza, koji za čitavo vrijeme boravka plovila na vezu izričito preuzimaju obvezu čuvanja i održavanja plovila te se time podrazumijeva da se marina oslobađa od svake odgovornosti za krađe i štete bilo kakve vrste koje korisnik veza pretrpi i/ili nanese trećim osobama te infrastrukturi marine. Štoviše, ovaj je ugovor o vezu primjer rješenja gdje se već u ugovoru izrijekom određuje da marina ne pruža uslugu čuvanja plovila, te da je stoga i naknada koja se plaća za vez manja nego što bi bila da se ugovara i usluga čuvanja plovila. Odredbom članka 18. predviđeno je da plovilo mora biti privezano isključivo konopima i opremom za

privez koji pripadaju korisniku veza i da je korisnik veza jedini odgovoran za održavanje vlastitog plovila, te odgovara oštećenoj osobi za izravnu ili neizravnu štetu koju plovilo nanese. U tu svrhu izjavljuje da je već potpisao odgovarajuću policu osiguranja za štetu nanесenu trećim osobama, koja uključuje i eventualnu štetu nanесenu drugim plovilima i infrastrukturi marine. Odredbom članka 23. isključena je odgovornost marine za krađu ili oštećenje konopa, električnih kabela i/ili opreme za privez koji pripadaju korisniku veza i koji se za vrijeme plovidbe ostave na vezu, pristaništu ili u prostoru marine bez nadzora.

c) Ugovor o vezu Marine Oristanesi

Ova marina već u okviru svog obrasca ugovora o vezu koji sklapa s korisnicima veza ima definiranu obvezu korisnika veza da sklopi ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama za vrijeme trajanja ugovora. Konkretno, ovo je uređeno odredbom čl. 12. kojom je predviđeno da to uključuje štetu nanесenu drugim plovilima i osobama koje na njima rade i/ili putuju, nastalu u prostoru marine, kao i štetu nanесenu opremi, postrojenjima te osobama koje nisu zaposlene u marini, a nalaze se na pristaništu u bilo kojem svojstvu, za maksimalan iznos koji nije niži od zakonskog minimuma po nezgodi. Također, ovim ugovorom, odredbom čl. 16., isključena je odgovornost marine za štete koje treće osobe nanесu korisniku, plovilima i/ili osobama koje se koriste plovilima. Istovremeno je izrijekom isključena i odgovornost marine za čuvanje plovila, dok se za obvezu nadzora izrijekom navodi da ona ne povlači za sobom nikakvu odgovornost marine. Pri tome ova marina ne pravi razliku u statusu korisnika veza, tj. razliku između pravne osobe i fizičke osobe koja ne obavlja registriranu djelatnost. Još jedan slučaj u kojem je izrijekom isključena odgovornost marine je slučaj privremene nedostupnosti veza iz razloga koji se marini ne mogu pripisati, u što je uključen i prestanak koncesije iz bilo kojeg razloga. Korisnik tada može odustati od ugovora uz pisanu obavijest deset dana prije ako se trajanje nemogućnosti korištenja veza produlji na više od trideset dana. U tom će slučaju Društvo vratiti dio uplaćene pristojbe u skladu s kraćim trajanjem ugovora.

Zaključno, iz prikazane analize uređenja autonomnog prava u Italiji kod ugovora o vezu razvidne su dvije vrlo značajne činjenice. Prije svega, u većini ovdje analiziranih primjera luke nautičkog turizma nisu predvidjele obvezu čuvanja plovila, što upućuje na stav kojim ograničavaju svoju uslugu na najam veza. Štoviše, indikativno je da u jednom od gornjih primjera marina čak diferencira svoju uslugu u dijelu čuvanja plovila u odnosu na najam veza

tako da uslugu čuvanja može ponuditi uz dodatnu naknadu. Druga činjenica koja je razvidna iz gornje analize upućuje na uređenje u kojem marine jasno ograničavaju svoje obveze, a time i odgovornost u odnosu na pohranjivanje ključeva od strane korisnika vezova. To pokazuje da su marine razumne u pristupu samoj potrebi korisnika vezova da zbog vrlo različitih razloga pohrane ključeve kod marine, a što marine ne žele onemogućiti, ali pritom istovremeno jasno nastoje urediti da zbog toga nisu u mogućnosti preuzeti odgovornost koja bi mogla iz toga dalje nastupiti. U tom smislu talijanska sudska praksa nužno slijedi razumijevanje ugovora o vezu ovisno o činjenici je li tim ugovorom uključena obveza čuvanja plovila, čime on poprima dijelom elemente ugovora o ostavi, s time da i u talijanskoj sudskoj praksi sam vez nema elemente zakupa zbog pravne prirode pomorskog dobra, a zbog čega je vez moguće dati jedino na uporabu.⁶⁷² Nije dvojbeno da se i prema talijanskoj pravnoj doktrini ugovor o vezu smatra atipičnim ugovorom koji nije nominatno uređen zakonom, te predstavlja slobodan i u cijelosti dispozitivan pristup uređenju odnosa, pri čemu je jedino sama uporaba veza uz naknadu nužan element tog ugovora.⁶⁷³

6.2. Slovenija

Slovenija, kao i RH, ima na snazi Pomorski zakonik⁶⁷⁴ kojim se uređuju pitanja suvereniteta, nadležnosti i kontrole Republike Slovenije na moru, sigurnost plovidbe duž teritorijalnog mora i kopnenih voda, zaštita mora od onečišćenja s plovila i pravni režim luka, imovinska prava te ugovorne i druge obveze koje se odnose na plovila, registracija plovila, ograničenja odgovornosti brodovlasnika, zajedničko oštećenje, provođenje i osiguranje na plovilima i pravila sukoba zakona. Na odnose iz područja odgovornosti marina mogao bi se podredno primijeniti i Zakon o obveznim odnosima⁶⁷⁵, koji ne poznaje izričitu regulaciju ugovora o vezu i odnosa koji nastaju povodom tog ugovora; međutim, s obzirom na to da je ugovor o vezu u Sloveniji inominatan ugovor, za razliku od RH gdje je definiran u ZIDPZ2019, podredno se primjenjuju pravila iz slovenskog ZOO-a. O tematici nautičkog turizma i razvoja nautičkog turizma u Sloveniji, pri čemu se sporadično dotiče i odgovornost marina kao luka

⁶⁷² Padovan, *op. cit.* u bilj. 395, str. 24.

⁶⁷³ Merialdi, A.; Cerasuolo, F., *Tutela dei crediti del gestore del porto turistico in Italia*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 285.

⁶⁷⁴ Službeni glasnik Republike Slovenije, br. 62/16 – službeno konsolidirani tekst 41/17.

⁶⁷⁵ Službeni glasnik Republike Slovenije, br. 97/07 – službeno konsolidirani tekst 64/16.

nautičkog turizma, pisali su *Maravić, Martinič i Barkičija Sotošek*.⁶⁷⁶ Ovi autori navode da je u Sloveniji jako slabo obrađivana ova tematika, te da nema gotovo nikakve relevantne literature u periodu prije 2012. godine.⁶⁷⁷ Također, autori *Pavliha i Grbec*⁶⁷⁸ posredno su se dotaknuli pitanja vezanih uz ugovor o vezu u dijelu pitanja prava marine na zadržanje jahte radi naplate tražbine koju ima prema vlasniku jahte, gdje je obrađen primjer sudske prakse slovenskih sudova u kojoj su sudovi dali svoje stajalište u pogledu toga tko snosi troškove zadržanja broda u slučaju u kojem se takav brod nalazi na vezu u marini, sve na temelju Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi.⁶⁷⁹ Nešto su više pitanje odgovornosti marine u Sloveniji obradile autorice *Padovan i Selan Voglar*.⁶⁸⁰ Prema njima su slovenske marine (jednako kao i hrvatske) posebna vrsta morskih luka kojima upravlja komercijalna pravna osoba koja ima koncesiju koju joj je dalo državno tijelo. Stoga su marine kao upravitelji lukom odgovorne za sigurnost i plovidbu te red u luci, kao i za održavanje lučke infrastrukture, zgrada i opreme, za što im je dana koncesija. Osim marina, u Sloveniji također postoji i određeni broj manjih luka kojima upravljaju sportski klubovi kao i neprofitne udruge, te premda imaju drugačiju upravu i svrhu od komercijalnih marina (odnose se samo na članove), obavljaju jednaku uslugu, a to je pružanje usluge najma veza.⁶⁸¹ Ova sličnost u uređenju između Slovenije i RH proizlazi iz zajedničke pravne povijesti i tradicije. Nakon raspada Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije 1991. godine i Slovenija i RH su u svoj zakonodavni sustav unijele raniji jugoslavenski Zakon o obveznim odnosima iz 1978. godine i Pomorski zakonik iz 1977. godine, a te su propise kasnije razvijale i sadašnje se moderno uređenje temelji na tim pravnim izvorima.⁶⁸² Pitanje pravne prirode ugovora o vezu i utjecaja tog ugovora na odgovornost marina jedno je od najviše obrađivanih pitanja u teoriji i praksi, kako u RH tako i u Sloveniji. Zasad u Sloveniji (za razliku od RH) ugovor o vezu nije reguliran kao poseban nominatni ugovor. Dodatno, iz analize odredbi općih uvjeta ugovora i samih ugovora o vezu može se zaključiti da u Sloveniji još nije dosegnut toliki stupanj standardizacije tih odredbi da bi se mogle smatrati uobičajenim za tu vrstu ugovora.⁶⁸³ Slovenske marine koriste dvije vrste

⁶⁷⁶ Marović, U.; Martinič, N.; Barkičija Sotošek, M., *An Analysis of Nautical and Cruise Tourism in Slovenia (2005-2015) and its Position among other Mediterranean countries*, Pomorski zbornik, vol. 52, 2016., str. 113–131.

⁶⁷⁷ *Ibid.*, str. 128.

⁶⁷⁸ Pavliha, M.; Grbec, M., *Maritime Law, Jurisprudence and the Implementation of International Conventions into the Legal System of the Republic of Slovenia*, Il Diritto Marittimo, 2001., str. 1207–1217.

⁶⁷⁹ Službeni list SFRJ, br. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89 i 29/90.

⁶⁸⁰ Padovan; Selan Voglar, *op. cit.* u bilj. 635, str. 109–122.

⁶⁸¹ *Ibid.*, str. 110.

⁶⁸² *Ibid.*, str. 111.

⁶⁸³ *Ibid.*, str. 113.

ugovora o vezu. Jedna je vrsta ugovor o smještaju i ostavi plovila u marini, a druga ugovor o smještaju plovila u marini. Razlika je primarno u tome što se u drugoj vrsti ugovora posebno naglašava da se na taj ugovor ne primjenjuju odredbe slovenskog ZOO-a koji regulira ugovor o ostavi, a u odnosu na ostale odredbe ove dvije vrste ugovora su gotovo u potpunosti identične. U skladu s odredbama ugovora o vezu koje marine u Sloveniji uobičajeno koriste, marina na sebe preuzima obvezu pružanja usluge veza. Ugovori koji imaju elemente ostave predviđaju da od trenutka kad marina primi na recepciji ključeve plovila i potvrde, ona preuzima na sebe obveze ostavoprimca, koje prestaju kada vlasnik ili korisnik broda preuzme nazad ključeve i potvrde na recepciji. Tijekom ovog perioda u kojem marina ima ključeve plovila ona je dužna paziti i nadzirati plovilo s pažnjom dobrog stručnjaka.⁶⁸⁴

Dalje u tekstu će se pod ovom točkom prikazati analiza Općih uvjeta ugovora marine Izola i Općih uvjeta ugovora marine Kopar te Pravilnika o redu u luci marine Portorož. Ovo su jedine tri marine u Sloveniji, a marina Portorož, za razliku od marine Izola i marine Kopar, nema javno objavljen tekst općih uvjeta ugovora.

a) Opći uvjeti marine Izola⁶⁸⁵

U Općim uvjetima ove marine vidljivo je da se oni primjenjuju kao dio ugovora o vezu, te je za zasnivanje ovoga pravnog odnosa marine i korisnika potrebno potpisati ovakav ugovor. Odredbom pod brojem 3 propisano je da je uz potpisivanje ovoga ugovora za zasnivanje pravnog odnosa potrebno potpisati i inventarnu listu te predati kopiju ključeva broda na recepciji. Sljedećom odredbom, broj 4, dalje se pojašnjava svrha predaje ove kopije ključeva, a ta je da se marini omogući osiguranje općih uvjeta za zaštitu broda, kao i da marina može u hitnim slučajevima reagirati radi sprječavanja nastanka štete. Ovim odredbama ova marina na sebe preuzima odgovornost za otklanjanje štete, jer se može dogoditi da marina iz nekog razloga ne reagira na vrijeme, te na brodu nastane šteta, pa bi tada vlasnik broda mogao na temelju ove odredbe tužiti marinu za nastalu štetu. I u nekim marinama u RH postoji slična odredba u općim uvjetima ugovora koja sa sobom nosi jednaki rizik. Daljnjom odredbom članka 5. taksativno su kroz 19 točaka navedene obveze koje imaju korisnici marine, bilo da

⁶⁸⁴ *Ibid.*, str. 114.

⁶⁸⁵ Službene mrežne stranice marine Izola, http://www.marinaizola.com/eng/documents/General_rules_2015.pdf (21. kolovoza 2019.).

su oni vlasnici broda, njihovi gosti, posada ili osobe ovlaštene od vlasnika koristiti brod. Marina je svoju odgovornost izrijeком isključila u određenim slučajevima, koji se taksativno navode u odredbi članka 6., a koji su, između ostalog: viša sila, ako je do štete došlo zbog radnje vlasnika broda ili drugog člana posade, ako je brod napušten⁶⁸⁶ ili nije održavan, ako postoje skrivena oštećenja na opremi ili na samom brodu, zamrzavanje vode u motoru ili drugim dijelovima broda itd. Vidljivo je da su ovi slučajevi slični ili čak jednaki kao u marinama u RH. Jedina primjetna razlika je u pogledu rizika od smrzavanja vode, za koju pretpostavljamo da se u hrvatskim marinama ne ugovara s obzirom na klimu na Jadranu. U ovim Općim uvjetima je u odredbi broj 7 predviđena mogućnost da marina zadrži brod sve dok joj vlasnik ne podmiri dugovanje koje ima prema njoj. Odredbama čl. 9. i 10. Općih uvjeta regulirano je pitanje trećih osoba i postupanje marine u odnosu na njih, odnosno obveza vlasnika broda dati pisano odobrenje trećoj osobi za korištenje broda. Također, treća osoba treba odobrenje marine za ulazak u prostore marine i obavljanje radova na brodu. Odredbom čl. 13. propisana je obveza osiguranja od odgovornosti za vlasnike plovila prema ostalim vlasnicima brodova, prema imovini i zaposlenicima marine te prema trećim osobama.

b) Opći uvjeti marine Kopar⁶⁸⁷

Na početku se može primijetiti da su ovi Opći uvjeti pretežno jednaki kao i prethodno analizirani Opći uvjeti marine Izola, pa se može zaključiti da u Sloveniji postoji ujednačen način ugovaranja marina s korisnicima. Ova marina, kao i marina Izola, predviđa u svojim Općim uvjetima ugovora da je za korištenje usluge veza od strane korisnika potrebno da on potpiše ugovor o vezu kao i da preda marini ključeve plovila. Međutim, istovremeno u ovoj odredbi čl. 4., u kojoj se govori o obvezi predaje ključeva, marina izrijeком navodi da nije odgovorna za štetu koja nastane na brodu dok se on nalazi na kopnu ili na moru. Nadalje, u odredbi članka 5. taksativno su propisane obveze koje vlasnik odnosno korisnik plovila mora ispunjavati, kao što je primjerice opremanje broda sustavom protupožarne zaštite i svom protupožarnom opremom. Daljnjom odredbom članka 6. izrijeком su taksativno navedene situacije u kojima je isključena odgovornost za štetu marine, a kojih je u ovim Općim uvjetima

⁶⁸⁶ Više o napuštenim plovilima i rješenju problema takvih napuštenih plovila u marinama vidi Padovan A. V.; Skorupan Wolff, V., *Zakonska rješenja de lege ferenda za napuštena plovila u marinama*, u: Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma : okrugli stol održan 8. veljače 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 137–164.

⁶⁸⁷ Službene mrežne stranice marine Kopar, <http://www.marina-koper.si/en/info/marina-koper-terms-of-use> (21. kolovoza 2019.).

nešto više nego u prethodno analiziranim Općim uvjetima marine Izola, kao što su: viša sila, nepažnja u rukovanju od strane vlasnika broda ili od njega ovlaštene osobe, ako postoje skrivena oštećenja na opremi ili na samom brodu, šteta koja nastane kao posljedica nepoštovanja ovih Općih uvjeta ili Pravilnika o redu ove marine, šteta koja nastane u vrijeme kada se vlasnik ili osoba koju je on ovlastio nalazi na brodu itd. I u ovim Općim uvjetima je propisana mogućnost da marina zadrži brod sve dok se ne namire sva dugovanja prema njoj, kao i jednaki uvjeti za korištenje od strane trećih osoba te obveza osiguranja broda koje vlasnik mora imati sklopljeno.

c) Pravilnik o redu u luci marine Portorož⁶⁸⁸

Ova marina, sagrađena 1979. godine, najstarija je marina u Sloveniji.⁶⁸⁹ Na njezinim službenim mrežnim stranicama nema objavljenog teksta općih uvjeta ugovora ni ikakvog predložka ugovora o vezu kakav ova marina uobičajeno sklapa sa svojim korisnicima. Međutim, javno je objavljen tekst Pravilnika o redu u luci koji se primjenjuje na sve korisnike usluga marine koji se nalaze na području marine. Ovaj Pravilnik u svojim odredbama upućuje korisnike na to da će im tekst općih uvjeta ugovora biti prezentiran na recepciji marine kada dođu te da se svi koji dođu u marinu obvezuju poštovati ove opće uvjete ugovora i pravila o narudžbi. Ovaj Pravilnik u točki 2. predviđa obvezu prijave na recepciji marine po dolasku u marinu, te se štoviše predviđa i obveza takvog korisnika da preda osobnu iskaznicu ako planira prenoćiti na brodu. Ovakva obveza nije uobičajena u općim uvjetima ugovora ostalih marina u dijelu da marina preuzima osobne iskaznice korisnika plovila iako neke marine doista u svojim općim uvjetima poslovanja predviđaju obvezu korisnika da se prijave na recepciju prilikom dolaska u marinu. Daljnjom odredbom točke 4. ovog Pravilnika predviđena je i daljnja obveza korisnika da na recepciji marine preda popis opreme, pri čemu se ne propisuju nikakve posljedice ni za korisnika ni za marinu u slučaju da korisnik taj popis ne preda. Odredbama točaka od 5. do 8. predviđa se sprječavanje onečišćenja okoliša, odnosno radnje koje su usmjerene na zaštitu okoliša, kao i radnje usmjerene na zaštitu od požara. Iz navedenoga je vidljivo da je i u ovoj marini prepoznat rizik od požara, te da i ova marina kroz svoja opća pravila, koja su ovdje u formi odredbi Pravilnika o redu u luci, želi osigurati sprječavanje

⁶⁸⁸ Službene mrežne stranice marine Portorož; <https://www.marinap.si/pravilnik-o-redu-v-marini-portoro%C5%BE.html> (21. kolovoza 2019.).

⁶⁸⁹ Marović; Martinič; Barkičija Sotošek, *op. cit.* u bilj. 676, str. 113.

nastanka požara. Daljnji rizik koji je i ova marina prepoznala jest rizik koji nastaje zbog električnih i vodovodnih instalacija, pa je stoga u ovome Pravilniku pod točkom 11. predviđena obveza korisnika veza da nakon odlaska s plovila isključi električne i vodovodne instalacije iz priključnih kutija, te je dodatno odredbom pod točkom 12. propisano da električni kabeli trebaju biti besprijekorne kvalitete i imati dopuštenu snagu s obzirom na razvodnu kutiju. Odredbom točke 15. Pravilnika predviđeno je da plovilo uvijek mora biti privezano na uobičajen način i prema uputama radnika marine. Iz navedenoga se vidi da se marina ovdje posredno obvezuje da će njezini radnici davati upute korisnicima veza u svezi s privezom njihova broda. Iako je dosta općenito propisano, moguće je da se mislilo na ukazivanje korisniku veza na njegovo mjesto za vez, tj. gdje će privezivati svoj brod. U protivnom, moglo bi se teoretski tumačiti i da marina posredno na sebe preuzima rizik koji bi nastao uslijed nestručnog vezanja broda, za koje radnik marine nije dao pravilnu uputu ili nije provjerio je li korisnik veza postupio po njegovoj pravilnoj uputi i pogrešno vezao plovilo. Također, točkom 16. je predviđeno, u pogledu užadi kojom je brod privezan, da sva užad kojom je plovilo opremljeno mora biti visoke kvalitete i dovoljno duga za učinkovito i pravilno privezivanje plovila. Užad ne smije ometati plovidbu drugim plovilima ili vezove drugih plovila. Dakle, iz analize primjera općih uvjeta ugovora i pravilnika o redu u luci u marinama u Sloveniji vidljiva je sličnost s općim uvjetima u marinama u RH. Tako, primjerice, i ove marine detaljno nabrajaju slučajeve u kojima je isključena odgovornost marine za nastanak štete, kao i detaljne obveze korisnika marina. Razlika je u odnosu na hrvatske marine što u uvodnim odredbama ovih općih uvjeta nema definicije pojmova koji su specifični za taj pravni odnos.

6.3. Crna Gora

Analiza normativnog uređenja nautičkog turizma u Crnoj Gori, u cilju definiranja pravnih izazova budućeg razvoja ove djelatnosti, a time posljedično i statusa luka nautičkog turizma, prilično je kompleksna uslijed činjenice da predmetna materija nije sadržana u jednom, već u više zakonskih i podzakonskih akata koji, ovisno o sadržaju, samo djelomice

uređuju navedeno područje.⁶⁹⁰ U skladu sa Zakonom o turizmu⁶⁹¹ u Crnoj Gori su marine izjednačene s pojmom „luka nautičkog turizma“, odnosno tim se Zakonom prilikom uređenja uvjeta koje luke nautičkog turizma moraju ispunjavati, kao i prilikom opisa djelatnosti kojima se mogu baviti, izjednačavaju ova dva pojma, te se ne navode neki daljnji pojmovi kao vrste luka nautičkog turizma. Konkretno, u članku 57. st. 1. Zakona o turizmu propisano je: „Turističke usluge u lukama nautičkog turizma – marinama su: 1) iznajmljivanje veza u lukama nautičkog turizma za smještaj plovnih objekata i turista nautičara koji borave na njima; 2) iznajmljivanje plovnih objekata sa posadom ili bez posade, sa pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja, radi odmora, rekreacije i krstarenja turista nautičara (*charter, cruising* i sl.); 3) prihvata, čuvanje i održavanje plovnih objekata na vezu u moru i suhom vezu; 4) usluge snabdijevanja nautičara (vodom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.); 5) usluge upravljanja plovnim objektima turista nautičara; 6) uređenje (opremanje) i priprema plovnih objekata; 7) davanje različitih informacija turistima nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i sl.); 8) i druge usluge za potrebe nautičkog turizma u skladu sa zakonom.“ Međutim, u ovom Zakonu nema nikakvih odredbi o odgovornosti luka nautičkog turizma, kao što ih nema ni u sljedećem zakonu koji se odnosi na pomorska pitanja, a to je Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe⁶⁹². U navedenom Zakonu se nalaze definicije pojmova u pomorskom pravu, među kojima i definicije pojmova „brod“ i „jahta“, u čemu je sličnost s hrvatskim PZ-om koji također na početku sadrži definicije pojmova. Predmetni Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe ne uređuje pitanje odgovornosti luka nautičkog turizma.

Opći zakon o obveznim odnosima u Crnoj Gori je Zakon o obligacionim odnosima⁶⁹³ koji, između ostalog, uređuje obvezne odnose koji nastaju iz ugovora, ali i prouzročenja štete. Ovaj Zakon je u svom sadržaju sličan hrvatskom ZOO-u, te jednako tako ne sadrži definiciju ugovora koji sklapaju marine u Crnoj Gori kao pružatelji usluge veza s korisnicima veza. Tako i ovaj Zakon kao opći propis definira opće odredbe o odgovornosti za štetu i to tako da propisuje da tko drugome prouzrokuje štetu, dužan ju je naknaditi, ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje, dok se za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost od štete za okolinu odgovara bez obzira na krivnju, kao i u drugim slučajevima

⁶⁹⁰ Radulović, B., *Pravni izazovi razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori*, u: Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine: konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 299.

⁶⁹¹ Službeni list Crne Gore, br. 61/2010.

⁶⁹² Službeni list Crne Gore, br. 62/2013.

⁶⁹³ Službeni list Crne Gore, br. 47/2008, 4/2011 – 22/2017.

predviđenim zakonom.⁶⁹⁴ Ovaj Zakon jednako kao i ZOO u RH navodi definiciju opasne stvari i opasne djelatnosti, a dalje se prepušta sudu da u svakom pojedinom slučaju utvrđuje je li riječ o takvoj stvari i djelatnosti ili nije. U Crnoj Gori nema propisa koji bi posebno izrijekom regulirali odgovornost marine i sadržaj ugovora o vezu, koji nije uređen kao nominatan ugovor. Međutim, Zakon o obligacionim odnosima relevantan je za uređenje odgovornosti marine (ugovorno i izvanugovorno). Dalje u tekstu ovog rada obradit će se neki od primjera općih uvjeta ugovora marina u Crnoj Gori. Također, u Crnoj Gori je na snazi i Zakon o jahtama⁶⁹⁵, kojim se uređuje pitanje državne pripadnosti, identifikacije i upisa jahti u registar jahti, način uplovljavanja, boravka i isplovljavanja jahti, kao i prava i obveze pri iznajmljivanju jahti. No ni ovaj Zakon u svojim odredbama ne dotiče pitanja građanskopravne odgovornosti marina.⁶⁹⁶ Zakon o lukama⁶⁹⁷, koji je u primjeni, u članku 4. daje definicije pojedinih pojmova, među kojima je i „luka nautičkog turizma“, koja je izjednačena s pojmom „marina“. Dakle, na temelju ovog Zakona postoji samo jedna vrsta luka nautičkog turizma i to je marina, odnosno ovo su istoznačnice. Prema toj definiciji u marini se jahte i čamci smještaju, čuvaju, zaštićeni su i u marinama ih se održava, popravlja, oprema i sidri. Međutim, u ostatku teksta nema odredbi o odgovornosti marina.

Pojam marine definiran je i u Pravilniku o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalnim tehničkim uvjetima i njihovoj kategorizaciji⁶⁹⁸, u kojem se marina definira kao: „objekt nautičkog turizma uz prirodno ili umjetno zaštićene vodene površine (more, jezera i rijeke) specijalizirane za pružanje usluga veza, snabdijevanja, čuvanja, održavanja i servisiranja plovni objekata, pružanje ugostiteljskih usluga, usluga iznajmljivanja plovni objekata, kao i drugih usluga u skladu sa zahtjevima i specifičnim potrebama nautičkih turista.“⁶⁹⁹ Zakonom o morskome dobru⁷⁰⁰ uređeno je upravljanje morskim dobrom, njegovo korištenje, unapređenje i zaštita. Prema definiciji morskog dobra danoj u ovom Zakonu može se zaključiti da je riječ o pomorskom dobru kako je definirano hrvatskim ZPDML-om. U ovom

⁶⁹⁴ Čl. 148. Zakona o obligacionim odnosima.

⁶⁹⁵ Službeni list Crne Gore, br. 46/07, 73/10, 40/11 i 42/15.

⁶⁹⁶ Temeljem ovoga zakona donesen je Pravilnik o obrascima za upis jahti u registar jahti i boravak jahti u vodama Crne Gore, Službeni List RCG, br. 59/15, kojim se propisuje obrazac zahtjeva za upis u Registar jahti, obrazac certifikata o registraciji jahte, obrazac privremenog certifikata o registraciji jahti i obrasci popisa posade, putnika i vinjete.

⁶⁹⁷ Službeni list Crne Gore, br. 51/08 i 27/13.

⁶⁹⁸ Službeni list Crne Gore, br. 9/2003.

⁶⁹⁹ Radulović, B., *op. cit.* u bilj. 690, str. 304.

⁷⁰⁰ Službeni list Crne Gore, br. 14/92.

Zakonu nema nikakvih definicija u pogledu luka, pa time ni luka nautičkog turizma, s obzirom na to da se taj dio izdvojio u posebni zakon, i to prethodno spomenuti Zakon o lukama. Osim prethodno spomenutih Zakona o morskom dobru i Zakona o lukama, u Crnoj Gori je na snazi i Zakon o moru⁷⁰¹, kojim je uređen morski i podmorski prostor Crne Gore, i to: unutrašnje morske vode, teritorijalno more, isključiva ekonomska zona, epikontinentalni pojas, zabrana uplovljavanja, zaustavljanja i progon broda. Međutim, ovim Zakonom nije regulirana građanskopravna odgovornost luka nautičkog turizma niti se taj Zakon dotiče građanskopravnih odnosa u koje stupaju luke nautičkog turizma. Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata⁷⁰² uređuje zaštitu mora od zagađivanja s plovnih objekata koji plove ili se nalaze u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, prihvata i rukovanje otpadom u lukama, kao i odgovornost i naknadu štete u slučaju zagađivanja. Ovaj Zakon u odredbi članka 51. predviđa da je korisnik luke dužan opremiti luku uređajima za prihvata i rukovanje otpadom, otpadnim uljem, ostacima tereta i talogom iz balastnih tankova s plovnih objekata, u skladu s međunarodnim i domaćim propisima kojima se uređuje sprječavanje zagađivanja životne sredine s brodova, zaštita morske sredine i priobalnog područja i civilna odgovornost za štetu izazvanu zagađivanjem. Odredbom članka 52. predviđeno je da je korisnik luke dužan sačiniti plan prihvata i rukovanja otpadom, otpadnim uljem i ostacima tereta s plovnog objekta. Uredba o uslovima koje moraju da ispunjavaju luke razvrstane prema vrsti pomorskog saobraćaja i namjeni⁷⁰³ u članku 8. definira koje uvjete mora ispunjavati luka nautičkog turizma – marina, pa tako između ostalog, osim općih uvjeta mora još imati i: - prostor i uređaje za spuštanje i podizanje čamaca i jahti na i sa vodenih i kopnenih površina; - prostor za čuvanje čamaca i jahti na kopnu; - uređaje i opremu za održavanje i servisiranje čamaca i jahti. Uredba o čamcima⁷⁰⁴ koja je na snazi u Crnoj Gori u odredbi članka 2. daje osnovne definicije, pa tako između ostalog i definiciju pomorskog čamca koji je plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija baždarena dužina iznosi manje od 12 metara, a registarska zapremina manje od 15 BT. Odredbom članka 73. predviđeno je da će svi plovni objekti koji podliježu obvezi upisa i utvrđivanja sposobnosti za plovidbu (čamci, jahte, gliseri, skuteri, vespe, jet-ski) biti oduzeti od strane lučke kapetanije ako se koriste u plovidbi prije upisa, ili je istekla dozvola za plovidbu čamca ili njima upravlja osoba koje nije stručno osposobljena za upravljanje takvim objektom ili se čamcem za prijevoz putnika prevozi veći

⁷⁰¹ Službeni list Crne Gore, br. 17/07 i 6/08.

⁷⁰² Službeni list Crne Gore, br. 20/11, 26/11 i 27/14.

⁷⁰³ Službeni list Crne Gore, br. 20/11.

⁷⁰⁴ Službeni list Crne Gore, br. 51/04 i 44/09.

broj osoba nego što to dopušta nosivost čamca, odnosno čamac za iste namjene plovi bez propisane opreme, kao i u drugim slučajevima kada inspektor sigurnosti plovidbe procijeni da su ugroženi ljudski životi na moru, te se ti oduzeti plovni objekti, uz potvrdu, predaju korisniku luke, odnosno marine koji je dužan primiti isti objekt i čuvati ga o trošku vlasnika.⁷⁰⁵

Na crnogorskoj je obali pet marina sa svim osnovnim uslugama i nekoliko sidrišta bez usluga, a marine su: marina Bar, marina Budva, Kotor luka, marina Solila i Tivat Porto Montenegro.⁷⁰⁶ Na temelju Odluke o određivanju luka prema značaju⁷⁰⁷, luke od nacionalnog značaja su: Trgovačka luka Bar, Luka nautičkog turizma – marina Bar, Trgovačka luka Kotor i Brodogradilišna luka Bijela, a luke od lokalnog značaja su: Luka Budva, Luka Tivat – Porto Montenegro, Luka Tivat – Kalimanj, Nautičko turistički centar – Kotor, Luka Risan, Luka Zelenika i Luka Herceg Novi – gradska luka Škver. S obzirom na navedeno napravljena je analiza Općih uvjeta ugovora marine Kotor, koji su javno objavljeni na njihovim službenim mrežnim stranicama.⁷⁰⁸ U navedenim Općim uvjetima, za razliku od općih uvjeta marina u RH, u uvodnim se odredbama ne nalaze definicije važnih pojmova koji se koriste u tim Općim uvjetima u vezi s ugovornim odnosom koji marina sklapa s korisnikom. Odredbom članka 2. Općih uvjeta propisano je da se usluga korištenja veza počinje pružati od trenutka kada je sklopljen ugovor, predani ključevi i popis inventara. Dakle, i ova marina na sebe preuzima rizik koji prati preuzimanje ključeva, kao i rizik od nestanka ili oštećenja inventara s obzirom na to da joj korisnici dostavljaju popis tog inventara, te je marina s njime upoznata i ima ključeve, pa ako se nešto dogodi nekoj od pokretnih stvari koja se nalazi na popisu inventara koji je dan marini, ona se time nepotrebno dovodi u rizik od odgovornosti i za tu pokretnu stvar. Međutim, daljnjom odredbom članka 3. izrijekom se navodi da se marina oslobađa svake odgovornosti bez obzira na to je li plovilo u luci ili je u plovidbi. Upitno je, međutim, koliko je ova odredba zakonita i jasna s obzirom na to da je sporno može li marina unaprijed isključiti paušalno svaki vid svoje odgovornosti, tj. apsolutno ni za što ne odgovarati. Dalje su odredbom članka 4. taksativno navedene obveze kojih se korisnik plovila mora držati, a među kojima je, primjerice, obveza da na plovilu ima sredstva protupožarne zaštite, da čuva plovilo i opremu s pažnjom

⁷⁰⁵ U Crnoj Gori je na snazi i Uredba o visini naknade za korišćenje objekata sigurnosti plovidbe na plovnim putevima, Službeni list Crne Gore, br. 53/14, no ona nije ni od kakvog utjecaja na pitanje građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma.

⁷⁰⁶ Podaci s mrežne stranice <https://www.luxuria-adria.com/hr/marine-crna-gora.html> (11. siječnja.2018.).

⁷⁰⁷ Službeni list Crne Gore, br. 20/11, 41/12 i 14/14.

⁷⁰⁸ Službene mrežne stranice marine Kotor, <http://www.portofkotor.co.me/Marina/dokumenta.html> (21. kolovoza 2019.).

dobrog gospodarstvenika, te ako prema stavu marine korisnik ne postupa tako, tada marina može poduzeti mjere da sačuva tu imovinu korisnika. Ova odredba je gotovo jednaka kao daljnja odredba članka 8. Općih uvjeta ugovora, koja propisuje da ako korisnik zanemari ili ne vodi brigu o plovilu, tada marina ima pravo poduzeti sve mjere radi očuvanja imovine korisnika. Upitno je koliko ove odredbe idu u korist marinama, odnosno koliko marine njima preuzimaju na sebe rizik od odgovornosti u slučaju oštećenja plovila korisnika. Naime, premda u ovim odredbama izrijeком stoji da je ovo pravo marine, a ne i njezina obveza, ipak bi se u konkretnim slučajevima kada bi nastala šteta moglo postaviti pitanje zbog čega marina nije poduzela potrebne radnje da očuva imovinu korisnika u skladu s ovim odredbama. I ova marina ima u svojim Općim uvjetima, jednako kao i sve marine čiji su se opći uvjeti dosad analizirali, odredbu kojom su taksativno navedeni slučajevi u kojima je odgovornost marine isključena, i to primjerice: viša sila, štete kao posljedica zlonamjernog postupka ili grube nepažnje vlasnika ili korisnika, neodržavanje, zapuštenost ili dotrajalost plovila ili opreme, štete kao posljedica skrivene mane, štete nastale kao posljedica zbog pucanja konopa koji pripada plovilu itd. Zanimljivo je da je u ovoj odredbi izrijeком navedeno i da marina ne odgovara za štetu kada je šteta na plovilu nastala kao posljedica oštećenja od strane drugog broda. Nadalje, odredbom članka 15. ovih Općih uvjeta propisana je obveza korisnika da osigura plovilo i opremu od uobičajenih rizika, jer ako plovilo nije osigurano, marina ga neće primiti na vez. Marina Tivat, Porto Montenegro nema javno objavljene opće uvjete ugovora na svojim mrežnim stranicama, već je u svrhu ovog rada izravno od ove marine pribavljen tekst njezinih Općih uvjeta ugovora. Odmah na početku ovih Općih uvjeta ugovora također se navode definicije osnovnih pojmova, primjerice veza, marine, plovila itd. Što se tiče samog veza, i ova marina u članku 2. predviđa da se vez daje na korištenje za točno određeni brod te da će korisnik veza dati rezervne ključeve marini kao pružatelju usluge veza kako bi marina mogla pravodobno reagirati i spriječiti nastanak štete ili zbog sigurnosnih razloga pomaknuti plovilo. Ni iz ove odredbe nije razvidno je li ovo pravo ili obveza marine, odnosno kakve će biti posljedice za marinu ako ne reagira na pravilan način i ne otkloni štetu koja je prijetila. Odredba članka 4. ovih Općih uvjeta govori o odgovornosti i osiguranju od odgovornosti. Tom se odredbom općenito određuje da sve osobe koriste usluge marine na svoj vlastiti rizik, te da se marina ne može smatrati odgovornom za smrt ili ozljede korisnika veza. Dakle, vidljivo je da se ovom odredbom isključuje ovaj vid odgovornosti marine. Također, istom je odredbom određeno i da je na korisniku veza rizik od propasti stvari koje se nalaze u marini. Konkretno, marina propisuje da je isključena njezina odgovornost, odnosno da nije odgovorna ni za kakvu krađu ni oštećenja plovila ili stvari na plovilu. Za primijetiti je da ova marina u odredbi čl. 4.4. izrijeком navodi da marina nije dužna

paziti i nadgledati brodove koji se nalaze na vezu, a ako to i učini, da je to izraz njezine dobre volje te da ne može zbog toga ni na koji način biti odgovorna. S druge strane, korisnik veza je taj koji je obvezan sklopiti ugovor o osiguranju za plovilo koje predaje u vez, s limitom pokrivanja ne manjim od 800.000,00 eura za štete koje nastanu trećim osobama. Marina na temelju ovih Općih uvjeta ugovora ne jamči korisniku veza ni za sam vez, što je vidljivo iz odredbe čl. 4.7. koja predviđa da će korisnik veza sam prije početka korištenja veza dobro pregledati vez i utvrditi postoje li ikakvi nedostaci. Odredbom članka 8. ovih Općih uvjeta ugovora propisana su i opća pravila ponašanja, koja su po svom sadržaju sličnija odredbama pravilnika o redu u luci.

Na službenim mrežnim stranicama marine Bar⁷⁰⁹ može se u jednom dokumentu pronaći i sadržaj Pravilnika o redu u luci i Općih uvjeta ugovora. Pri tome je predviđeno da se ovi Opći uvjeti ugovora primjenjuju, osim na korisnike veza, i na sve treće osobe koje se nađu na plovilu, čak i kao gosti korisnika veza. Ovim je Općim uvjetima ugovora u odredbi čl. 1.10. predviđeno da je marina ovlaštena zadržati plovilo i svu opremu na njemu radi namirenja svojih neplaćenih tražbina. Daljnjom je odredbom predviđeno i da marina ima ovlaštenje za vrijeme odsutnosti plovila s veza dati taj vez nekom drugom plovilu na korištenje. Odredbom čl. 1.14. predviđeno je da nije dopušteno raditi nikakve preinake na opremi i instalacijama marine, te je odredbom čl. 1.17. predviđena obveza korisnika veza na sklapanje ugovora o osiguranju plovila i isključena je odgovornost marine za štetu ako vozilo nema sklopljen ovaj ugovor. Za primijetiti je u ovim Općim uvjetima ugovora da je pitanje odgovornosti za štetu na plovilu vrlo detaljno razrađeno. Konkretno, cijeli 2. dio ovih Općih uvjeta odnosi se na ovu tematiku. Odmah na početku predviđeno je da će korisnik veza naknaditi štetu koju prouzroči marini ili drugim korisnicima marine. S druge strane, marina se obvezuje da će održavati infrastrukturu i opremu marine te da kontrolira svaki ulazak i izlazak iz marine. Što se tiče odgovornosti marine za štetu, ona je predviđena odredbom čl. 2.5. kojom je propisano da je marina odgovorna za štetu samo ako se takva šteta pojavi kao rezultat krajnje nepažnje marine ili njezinih zaposlenika. Također, odredbama čl. 2.6., 2.7., 2.8. i 2.9. predviđene su situacije u kojima je isključena odgovornost marine za štetu. Konkretno, ukupno je predviđeno 36 takvih situacija koje su taksativno navedene. U odredbi čl. 2.6. načelno su nabrojene razne štete na opremi koja se nalazi na tom plovilu, pa je tako primjerice isključena odgovornost za štetu marine koja nastane

⁷⁰⁹ Službene mrežne stranice marine Bar, <http://www.marina-bar.me/skupstina-akcionara/guide-for-marina-bar/> (21. kolovoza 2019.).

na slikama, vrijednim metalima, novcu i drugim vrijednostima koje se nalaze na brodu. Nadalje, isključena je i odgovornost za sve tehničke uređaje koji se nalaze na plovilu. Sljedećom odredbom čl. 2.7. predviđene su situacije u kojima je za štete na plovilu u potpunosti isključena odgovornost marine, kao što su, primjerice, viša sila, ratno stanje, štrajk itd. Također, isključena je i odgovornost marine za štetu nastalu kao posljedica namjere ili krajnje nepažnje korisnika veza. Jednako tako, i u slučaju istrošenosti i neodržavanja opreme i štete koja uslijed toga nastane također je isključena odgovornost marine. Odredbom članka 2.8. predviđeno je da marina nije odgovorna za namjerne štetne radnje trećih osoba, pa tako ni za krađu plovila ili opreme na plovilu ili na području marine, osim ako se ne dokaže da je takva šteta nastala zbog manjka pažnje na strani marine ili njezinih zaposlenika. Jedini slučajevi u kojima bi marina bila odgovorna za štetu jesu oni slučajevi u kojima bi je prouzročili njezini zaposlenici ili kada bi sud utvrdio da je odgovorna za štetu. Ovakva stipulacija odredbe je vrlo ograničena te je paušalna, jer je nejasno na temelju čega će sud zaključiti da je marina odgovorna kada je prethodnim odredbama isključena njezina odgovornost u gotovo svim situacijama, osim kada je riječ o krajnjoj nepažnji na strani marine ili njezinih zaposlenika.

Zaključno, iz analize ovih općih uvjeta marina u Crnoj Gori vidljivo je da su marine tamo prepoznale rizike koje imaju prema korisnicima svojih usluga, kao i činjenicu da isto nije jasno regulirano zakonima, pa stoga marine imaju detaljno uređeno pitanje odgovornosti marine za nastanak štete u svojim općim uvjetima. Štoviše, pitanje ove odgovornosti uređeno je u velikoj mjeri u korist marina s obzirom na to da su propisani brojni slučajevi u kojima je isključena odgovornost marine za nastanak štete korisniku, čime je marina stavljena u povoljniji položaj.

6.4. Specifičnosti i razlike između uređenja odabranih pravnih poredaka

Zaključno, u odnosu na strana rješenja načelno je moguće upozoriti na to da nijedan od analiziranih stranih sustava nema zakonom uređeno pitanje obveznog odnosa iz ugovora o vezu u smislu da bi ugovor o vezu bio reguliran kao nominatni ugovor ili da bi obvezni aspekt odnosa između marine i korisnika veza bio uređen na način koji bi mogao poslužiti u svrhu neposrednih analognih zakonskih rješenja. Moguće je stoga zaključiti da je stupanj analiziranih stranih zakonskih i podzakonskih uređenja gotovo jednak uređenju u RH, što daje

posebno značenje izmjenama našeg PZ-a 2019., koji je zbog navedenoga prvi put zakonski uređio ugovor o vezu kao nominatni ugovor.⁷¹⁰

Kako je prethodno u uvodu ove točke rada navedeno, analizirani pravni sustavi stranih zemalja koje imaju razvijen nautički turizam u jednakoj mjeri kao i u RH nemaju zakonodavno regulirano pitanje građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma. Smatramo da ove tri zemlje nemaju ovu materiju riješenu na način na koji je to sada riješeno u RH, koja je donošenjem ZIDPZ2019 definirala ugovor o najmu veza kao nominatan ugovor, nego imaju određene opće zakone i propise iz područja građanske odgovornosti općenito⁷¹¹ te iz područja pomorstva, ali nemaju poseban propis koji bi jasno regulirao upravo ovu materiju građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma (vidi *supra*, 6.1., 6.2. i 6.3.). Svi pravni sustavi koji su analizirani pod ovom točkom rada imaju zajedničko to što niti jedan od njih nema u praksi ni formalno sastavljen ujednačeni i tipizirani ugovor o vezu, kojim bi bila specificirana pravna obilježja u pogledu predmeta ugovora i prava i obveza ugovornih strana. Naime, u tim pravnim sustavima nema sustavnoga zakonskog rješenja ovog pitanja, pa je prepušteno praksi, tj. samim strankama da u svojim ugovorima i pravima i obvezama stvaraju način na koji će se u tim zemljama tumačiti pitanje građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma. Slijedom toga, razvidno je da se formalnopravna uređenja Slovenije i Crne Gore oslanjaju na toj razini na vrlo sličan okvir zakona kao što je to bilo i kod nas do donošenja ZIDPZ2019, što konkretno upućuje na to da unatoč postojanju PZ-a nije moguće iz toga posebnog zakona tumačiti građanskopravnu odgovornost koja nastaje iz odnosa ugovora o vezu, već za to pitanje treba primijeniti opća pravila obveznog prava iz Zakona o obligacionim odnosima (Crna Gora) i Zakona o obveznim odnosima (Slovenija). U tom smjeru se jednako tako uredilo i područje autonomnog prava u tim zemljama, što konačno upućuje i na konačni okvir u samoj sudskoj praksi.

⁷¹⁰ Više o konkurentnosti nautičkog turizma s ekonomskog aspekta vidi u Geić, S.; Geić, J.; Maršić, N., *Iskustva turističkih regija Mediterana i svijeta u segmentu upravljanja morskim i kopnenim vodenim resursima*, Naše more, vol. 58, br. 3-4, 2011.; Gračan, D.; Gregorić, M.; Martinić, T., *Nautical Tourism In Croatia: Current situation and outlook*, u: Maškarin Ribarić, H.; Smolčić Jurdana, D. (eds.), *23rd International Congress Tourism and Hospitality Industry 2016 Trends and Challenges*, THI 2016, 28-29 April 2016, Opatija. Opatija: Faculty of Tourism and Hospitality Management in Opatija; Carević, D.; Lončar, G.; Kuspilić, N., *Tehničko-ekonomski parametri marina u Hrvatskoj*, Građevinar, vol. 66, br. 10, 2014.

⁷¹¹ Zakon o obligacionim odnosima (Crna Gora), Zakon o obveznim odnosima (Slovenija) i *Codice civile* (Italija).

S druge strane, u Italiji je poredbeno moguće istaknuti sličnosti u dijelu Građanskog zakonika (*Codice civile*) i njegovih odredbi o ugovoru o ostavi (čl. 1766.) te ugovora o najmu (čl. 1571.), kao ugovora koji nemaju predviđenu obvezu čuvanja plovila, a sve to u odnosu na navedene zakone o obveznim odnosima u Sloveniji i Crnoj Gori. Pri tome, za razliku od uređenja Slovenije i Crne Gore, talijansko pravo osim Pomorskog zakonika (*Codice della navigazione*) sadrži još i poseban Zakon o rekreacijskoj nautici i nautičkom turizmu (*Codice della nautica da diporto*) koji ne uređuje obveznopravni status luke nautičkog turizma u odnosu na korisnike veza, već je s aspekta građanskopravne odgovornosti potrebno primijeniti uređenje Građanskog zakonika koji uređuje opća pravila u pogledu ugovora čije elemente sadrži ugovor o vezu, kao što su ostava, najam, nalog i dr. U pogledu toga kako talijanska doktrina tumači odgovornost luke nautičkog turizma moguće je zaključiti da stav o tome ovisi o autonomnom pravu, tj. prvenstveno uređenju ugovora o vezu kao ugovora koji predviđa u užem smislu samo najam veza ili protivno tomu, ugovora koji uz to predviđa i čuvanje plovila, a na što će se dalje svakako primijeniti i odredbe o ostavi iz Građanskog zakonika. Međutim, ono što smatramo relevantnim u pogledu talijanske pravne doktrine u vezi s građanskopravnom odgovornošću luka nautičkog turizma svakako su značajke uređenja njihova autonomnog prava kod ugovora o vezu. Smatramo da je u analizi njihovih ugovornih rješenja obuhvaćen dovoljno referentan opseg primjera, kako ugovora o vezu tako i općih uvjeta tog ugovora odnosno pravilnika o redu u luci kada njime u nekim slučajevima nadomještaju opće uvjete ugovora, a ukupno su analizirani autonomni izvori 22 različite talijanske marine.

Pregledom i usporedbom odredbi navedenih autonomnih izvora može se zaključiti da u većini ovdje analiziranih primjera luke nautičkog turizma nisu predvidjele obvezu čuvanja plovila, što upućuje na stav kojim ograničavaju svoju uslugu na najam veza. Štoviše, indikativno je da u jednom od gornjih primjera marina čak diferencira svoju uslugu u dijelu čuvanja plovila u odnosu na najam veza tako da uslugu čuvanja može ponuditi uz dodatnu naknadu. Nastavljajući se na to, vidljivo je da luke nautičkog turizma u pravilu nastoje urediti odgovornost korisnika veza za svaku vrstu štete koja bi mogla nastati iz ugovora o vezu, osim za štete koje bi neposredno uzrokovali sami djelatnici marine svojim postupanjem. U odnosu na taj pristup, luke nautičkog turizma u Italiji dodatno uređuju taj odnos pozivom na najčešće obveze korisnika veza da na temelju tog ugovora sklope ugovore o osiguranju kojima bi se pokrile eventualne štete. Također, određenu razliku u odnosu na uređenja u Sloveniji, Crnoj Gori, ali i Hrvatskoj, u Italiji čine rješenja kojima se pravilnikom o redu u luci u nekim primjerima uređuje i samo pitanje građanskopravne odgovornosti marina, što nije slučaj kod

pravilnika o redu u luci npr. u Hrvatskoj, gdje se pitanja odgovornosti uređuju načelno općim uvjetima ugovora.

Slijedom navedenog, razvidno je kako je hrvatsko uređenje u svakom slučaju znatno specifičnije uredilo materiju odgovornosti luka nautičkog turizma, što je vidljivo poglavito iz činjenice da je temeljni ugovorni odnos, a to je odnos iz ugovora o vezu, uredilo zakonom kao nominatni ugovor. Ova činjenica ujedno ukazuje na to da je riječ o kvalitetnijem uređenju u odnosu na sva uređenja koja u primjeni pravnih pravila moraju posegnuti za općim pravilima iz srodnih ugovornih odnosa, kao što su ostava, najam i drugi, te za primjenom više različitih zakona za ovu svrhu. Razlog tomu je što specifičnosti ugovora o vezu ne daju sigurnost za bezuvjetnu primjenu drugih ugovornih odnosa, gdje je nužno istodobno tumačenje više ugovornih instituta, a što moguće izlazi iz okvira volje ugovornih stranaka kod ugovora o vezu. Ugovor o vezu stoga treba razumijevati kao ugovor koji u svim aspektima ima posebnosti uvjetovane djelatnošću koja se intenzivno razvijala tek u nedavnoj prošlosti, zbog čega je bilo nužno i posebno zakonsko uređenje tog ugovora, kako je to uređeno kod nas u okviru PZ-a.

7. ZAKLJUČAK

U hrvatskome pravnom poretku osnovna djelatnost luka nautičkog turizma nije bila kroz PZ uređena s građanskopravnog aspekta sve do stupanja na snagu ZIDPZ2019, koji je prvi put uredio ugovor o vezu kao imenovani ugovor. Kako ovaj ugovor do donošenja ZIDPZ2019 nije bio zakonom uređen, razumijevao se i primjenjivao analogijom srodnih instituta građanskog prava iz ZOO-a kao inominatni ugovor. Zbog toga su postojala različita shvaćanja prirode i sadržaja tog ugovornog odnosa. Različita ugovorna rješenja dijelom su posljedica i ubrzanog razvoja djelatnosti luka nautičkog turizma u kratkom periodu, gdje se osim pružanja usluge veza razvila potreba i mnogih pratećih usluga unutar toga ugovornog odnosa ili povezano s njime. Na navedeni formalnopravni okvir nužno su se oslanjala objektivno neusklađena rješenja autonomnog prava kroz nejasna ugovorna rješenja, te konačno nejedinstvenu sudsku praksu.

Mnoga pravna pitanja u tom odnosu otvarala su se pozivanjem na rješenja autonomnog prava uz primjenu ZOO-a u odnosu na ugovore o ostavi, najmu, djelu, nalogu, skladištenju, kao i na druge opće obveznopravne institute. Za nastavak razvoja tih luka nautičkog turizma

(marina) sada je ostvarena značajna pretpostavka u vidu pravne regulacije nužne u području nautičkog turizma, koji nema oslonac na dugoj tradiciji kao što to imaju druge vrste luka za prekrcaj tereta ili putnički promet.

U ovom radu postavljena je hipoteza da osiguratelji trebaju provesti izmjene uvjeta osiguranja odgovornosti iz djelatnosti za luke nautičkog turizma s obzirom na ZIDPZ2019 kojim je ugovor o vezu sada uređen kao nominatni ugovor. Kako je u radu obrazloženo, uređenje ugovora o vezu, koji je sada nominatni ugovor, donijelo je relevantne okvire za tumačenje i primjenu tog ugovora. Do stupanja na snagu ZIDPZ2019 ugovor o vezu nije se tumačio usklađeno u sudskoj praksi, niti je kroz autonomno pravo regulacija bila dostatno jasna i ujednačena. U takvim okolnostima nije bilo razumno očekivati usklađene uvjete osiguranja odgovornosti iz djelatnosti u vezi s ugovorom o vezu. Kako je ZIDPZ2019 osigurao jasno tumačenje za svrhu primjene ugovora o vezu, a čime se znatno odstupilo od različitih tumačenja ugovora o vezu do tada, time se potvrdila potreba i za provedbu izmjena uvjeta osiguranja od odgovornosti kod luka nautičkog turizma.

1. S obzirom na značajne novine koje su nastale kroz ZIDPZ2019 u regulaciji odnosa između marina i korisnika vezova, kojima su jasno i detaljno uređeni okviri njihovih prava i obveza, omogućene su daljnje izmjene uvjeta ugovora o vezu sada kao nominatnih ugovora. Stoga smatramo potrebnim provesti i izmjenu uvjeta osiguranja od odgovornosti iz djelatnosti marina, koji se oslanjaju na očekivane izmjene uvjeta ugovora o vezu u skladu sa ZIDPZ2019.
2. Temeljem zaključka iz točke 1. o izmjenama uvjeta osiguranja odgovornosti iz djelatnosti marina, sada treba na odgovarajući način prilagoditi te uvjete u odnosu na ključne razlike koje su pojedine marine kao osiguranici nakon ZIDPZ2019 uredile ili će urediti u svojim uvjetima ugovora o vezu. ZIDPZ2019 je prije svega omogućio pružateljima usluga veza (marinama) autonomno urediti hoće li ovu uslugu pružati uz svoju obvezu nadzora plovila na vezu ili bez takve obveze. Ovisno o novoj autonomnoj regulaciji ugovora o vezu na temelju ZIDPZ2019, potrebno je provesti i izmjene uvjeta osiguranja odgovornosti iz djelatnosti marina, jer sada marine kao osiguranici mogu svojim izborom sebe izložiti većem opsegu dodatnih usluga (npr. nadzor, održavanje i dr.) ili u cijelosti isključiti takve obveze, a time i rizike.

3. Osiguratelji u procesu izmjene svojih uvjeta osiguranja od odgovornosti iz djelatnosti marina slijedom točke 2. ovog zaključka trebaju ispitati kod marina kao osiguranika jesu li pristupile izmjenama svojih uvjeta ugovora o vezu u smislu ZIDPZ2019. Kod revizije uvjeta osiguranja ujedno će biti i razvidno ako neki osiguranici (marine) nisu do sada ni proveli izmjene svojih općih uvjeta, a o čemu također osiguratelji trebaju imati jasne informacije u smislu razloga zbog kojih marine kao osiguranici eventualno nisu provele usklađivanje svojih uvjeta primjenom ZIDPZ2019.
4. Sve tri gore navedene točke predstavljaju potrebne aktivnosti od strane osiguratelja u odnosu na izmjene uvjeta ove vrste osiguranja, a povodom ZIDPZ2019, ali i povrh toga dovest će do revidiranja samih uvjeta ugovora o vezu od strane luka nautičkog turizma, a to je i bio jedan od ciljeva ZIDPZ2019.

Posebnost budućih ugovora o vezu s aspekta osiguranja ogledat će se i u vrlo različitoj širini obveza koje osiguranik (npr. marina) tim ugovorom može na sebe preuzeti. Stoga je za osiguratelja relevantno je li tijekom razdoblja osiguranja osiguranik primjerice proširio svoje obveze od pružanja usluge veza bez nadzora do pružanja iste usluge s nadzorom plovila, te moguće još i s obvezom određenog održavanja tih plovila. Položaj tipskih ugovora kod ugovora o vezu nije razvidan doslovno kroz same takve ugovore, već se njihov sadržaj u pravilu dopunjuje u općim ugovornim uvjetima na koje se ti tipski ugovori pozivaju, a koji bi poželjno u tom cilju trebali biti također odobreni od strane osiguratelja, i kod svake moguće njihove promjene. Nadalje, sada nakon što je *de lege lata* uređen ugovor o vezu u odnosu samo na brodice i jahte, a ne i brodove kao plovila za koja se može pružiti usluga „nautičkog“ veza, uvjeti osiguranja od odgovornosti (kao i ugovori o vezu) odnose se i na velike putničke jahte. To proizlazi iz uređenja čl. 5. t. 60. ZIDPZ2019 gdje je uređen pojam velike putničke jahte također kao jahte. Gornje preporuke u pogledu uvjeta osiguranja od odgovornosti odnose se načelno i na luke nautičkog turizma i na luke otvorene za javni promet u odnosu na djelatnost pružanja usluge nautičkog veza, s time da će, prema prirodi stvari, u pravilu luke otvorene za javni promet nuditi uži spektar svojih usluga, npr. bez nadzora i/ili održavanja plovila, što nužno utječe i na različite uvjete osiguranja od odgovornosti. Ipak, kako je ovim radom utvrđeno, već postoje i primjeri uvjeta ugovora o vezu od strane samih marina koje su upravo primjenom ZIDPZ2019 odredile opseg svoje usluge na pružanje veza na uporabu bez nadzora

plovila (npr. Marina Kremik, Primošten i marina Solaris, Šibenik). Pozicija luka otvorenih za javni promet (ne marina) je u pravilu objektivno uvjetovana. S jedne strane nužnom potrebom i mogućnostima za osiguranje nautičkog veza i od strane tih luka (osobito u odnosu na tranzitne vezove), ali s druge strane bez potrebe pa i objektivnih mogućnosti za pružanje dodatnih usluga korisnicima vezova. Na pitanje osiguranja odgovornosti luka nautičkog turizma iz ugovora o vezu znatno utječe i ocjena je li brodica ili jahta opasna stvar, a jednako tako i je li djelatnost marina opasna djelatnost. U ovom radu smo zauzeli stav, koji je u skladu i s pravnom teorijom i recentnom sudskom praksom, kako navedena plovila nisu opasna stvar niti predmetna djelatnost sama po sebi predstavlja opasnu djelatnost. Navedeno upućuje na otklanjanje objektivne odgovornosti po toj osnovi, što bi znatno ograničilo mogućnosti osiguravanja odgovornosti iz djelatnosti luka nautičkog turizma.

Novim uređenjem PZ-a i razumijevanje pružatelja usluga veza u pogledu vlastite građanskopravne odgovornosti bit će usmjereno na ovo novo zakonsko uređenje koje se odnosi i na pitanje ove odgovornosti. Zbog toga bi trebalo biti umanjeno moguće oslanjanje sudova na zakonske propise koji uređuju upravnopravni status, a u cijelosti isključeno oslanjanje na druge ugovore iz ZOO-a, što je do ZIDPZ2019 bio slučaj. U tom smislu, sada će se i postupanje s pažnjom dobrog stručnjaka ili dobrog gospodarstvenika, kako to ZOO predviđa u članku 10., jasnije oslanjati na autonomna uređenja ugovora o vezu, koji će se temeljiti na zakonskom uređenju tog ugovora iz ZIDPZ2019, a ne na činjenicu upravnopravne ispravnosti statusa luke nautičkog turizma, što je nerijetko bila pogrešna percepcija pružatelja tih usluga. Upravnopravna ispravnost se ujedno načelno i podrazumijeva. Međutim, to je status koji ne daje odgovor na pitanja građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma, osim u okviru primjene čl. 673.lj ZIDPZ2019. Najtemeljiti pristup zakonodavca u odnosu na određeni ugovorni odnos jest uređenje tog odnosa kao posebnoga nominatnog ugovora.

Naša zakonodavna praksa prema tom kriteriju pokazuje primjerenu konzervativnost imajući u vidu da je za vrlo malen broj ugovora prepoznata potreba uređenja kao nominatnih ugovora u posebnim zakonima zbog naročitoga gospodarskog razvoja. Takvi iznimni primjeri su npr. ugovor o *leasingu* ili ugovor o faktoringu. Opravdani razlog takvom pristupu zakonodavca je činjenica što se vrlo malen broj gospodarskih djelatnosti u relevantnom razdoblju profilirao kao dovoljno važan s građanskopravnog aspekta. Također, takvi novi ugovorni odnosi moraju biti i relevantno različiti u odnosu na sve postojeće ugovorne odnose i uređenja zakona u pogledu tih ugovora kako bi konačno uzrokovali potrebu

građanskopravnog uređenja u zakonskim propisima kao novih nominatnih ugovora. Cjelovitost novoga zakonskog uređenja ugovora o nautičkom vezu ogleda se u znatnom broju odredbi koje je zakonodavac posvetio ovom ugovornom odnosu, a razmjerno ranijim uređenjima nekih drugih ugovora u PZ-u.

Prva potvrda postizanja cilja u vidu primjerenosti novoga zakonskog uređenja proizlazi iz prve odredbe, tj. članka 673.j PZ-a – čija je svrha odrediti što je predmet ugovora, tko su ugovorne strane i koji su bitni elementi ovog ugovora. Zakonodavac je tu pristupio svakako primjereno, tako da je u prvom stavku odredio sva najznačajnija obilježja tog ugovora i to tako da je riječ o – pružanju usluge veza u moru ili na kopnu kroz ustupanje veza korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave. Pri tome se nije suzio prostor za autonomno uređenje ovog odnosa niti je uređenje tih obilježja preširoko odredilo opseg obilježja ovog ugovora, što bi jednako tako moglo uzrokovati nesigurnosti kod daljnjega autonomnog uređenja ovog ugovora. Odredbe ZIDPZ2019 o ugovoru o vezu upućuju na načelnu dispozitivnost uređenja ovog ugovora, što je u skladu s čl. 2. ZOO-a. Iznimno, samo manji dio zakonskog uređenja ugovora o vezu uređuje ograničenja kod dispozitivnog reguliranja ugovora o vezu. PZ-om je, smatramo, primjereno ograničena dispozitivnost uređenja ugovora o vezu putem odredbe čl. 673.m, a u vezi s čl. 673.l, koji uređuju pitanja odgovornosti za materijalne nedostatke veza. Potrebno je naznačiti kako članak 673.lj predstavlja jedini slučaj objektivne odgovornosti pružatelja usluge veza u odnosu na odgovornost pružatelja veza pretpostavljenom krivnjom koja proizlazi iz čl. 673.l gdje se uređuje pažnja dobrog stručnjaka kod pružanja usluge veza. Do objektivne odgovornosti pružatelja ove usluge, prema čl. 673.lj, može doći u slučaju propusta dužnosti posjedovanja valjane prave osnove kod pružanje ove usluge, što je razumljivo s obzirom na područje gdje se ova djelatnost obavlja, a to je u pravilu pomorsko dobro. Uređenjem ugovora o vezu u PZ-u riješena su mnoga pitanja, kako u smjeru toga što točno obavlja luka nautičkog turizma, koju uslugu ona pruža, tako i u smjeru toga prema kome te za koje objekte tu uslugu pruža, pa sve do pitanja boravka osoba na tim objektima. Odnosno, jasno je definirana podjela odgovornosti i obveza između pružatelja usluge veza i korisnika i to u pravilu tako da se pružatelj usluge veza brine za sigurnost i tehničku ispravnost mjesta za vez, dok je korisnik odgovoran za brigu o plovidbenoj sposobnosti, tehničkoj ispravnosti i održavanju plovila na vezu.

Sve gore navedeno upućuje na važnost novoga zakonskog uređenja ugovora o vezu ne samo u odnosu na stranke tog ugovora već i u odnosu na osiguratelje koji trebaju svojim uvjetima urediti pitanje odgovornosti pružatelja usluge iz ugovora o vezu.

De lege lata uređenje zakona u odnosu na ugovor o vezu, kojim se izrijeком ne spominje marina ili luka nautičkog turizma kao pružatelj ove usluge, kao jedna ugovorna strana, nego „pružatelj usluge veza“, smatramo ne samo formalno pravilnim, nego i primjerenim u odnosu na faktično stanje, zato jer se ova pravila ne odnose nužno isključivo na luke nautičkog turizma, što time podrazumijeva primjenu i na luke otvorene za javni promet, čime je dodatno povećana pravna sigurnost kroz građanskopravno uređenje ovog ugovora i u odnosu na te luke. Zakonodavac je nadalje, imajući ujedno u vidu i dispozitivnost ovog ugovora, jasno naglasio na uži i pravilan način svrhu tog ugovora, a to je pružanje usluge korištenja veza. To predstavlja značajan odmak od dotad čestih dvojbi koje su nastajale u analognim primjenama drugih srodnih ugovora uređenih ZOO-om, prije svega analognom primjenom ugovora o ostavi kojim je uvjetovana obveza čuvanja stvari i sve daljnje posljedice koje iz nje proizlaze. Nadalje, zakonodavac je uređio i vrlo važno pitanje koje je nezaobilazno predstavljalo dvojbe u pogledu tumačenja obveza i time građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma, a to je pitanje nadzora nad plovilima, tj. jahtama i brodicama. Ovdje je vrlo jasno otklonjeno dotad dvojbeno pitanje nadzora – kao moguća zakonska obveza na strani pružatelja usluge veza. U tom smislu, s obzirom na to da više nije moguće tumačiti kako marine na temelju zakona imaju obvezu čuvati plovila, jer nije moguća primjena pravila o ostavi, jednako tako marine nemaju ni zakonsku obvezu nadzirati plovila, što je sada izrijeком zakonom i uređeno. Na ovaj je način zakonodavac primjereno odredio da se to važno pitanje treba uređivati slobodnom voljom samih ugovornih strana, pri čemu nije opravdano, ali ni moguće, zakonom dati smjernice ili posebna određenja što bi sve trebalo biti obveza nadzora plovila, zato što ovdje ne samo da je riječ o slobodnoj volji ugovornih strana, već je riječ o vrlo različitim objektivnim mogućnostima kod pružanja usluge veza, što nije moguće uokviriti zakonskim rješenjima. Stoga je jedino primjereno rješenje onoga što treba biti predviđeno u okviru obveza luka nautičkog turizma kod nadzora plovila da se to uređuje individualnim ugovornim pristupom kod konkretnih luka nautičkog turizma, ovisno o njihovim mogućnostima i interesima. U tom smjeru moguće je dodatno zaključiti da nakon prve četiri godine postojanja adekvatnoga zakonskog okvira za ugovornu regulaciju ugovora o vezu luke nautičkog turizma, prije svega marine, još uvijek nisu u pretežitoj mjeri iskoristile zakonske mogućnosti, tj. nisu provele dodatne izmjene svojih ugovornih uvjeta. Navedeno se ogleda

ponajprije u nedostatku preciznijega ugovornog reguliranja što, kako i u kojoj dinamici pružaju marine kod usluge nadzora plovila na vezu, kao i kod dodatnih usluga koje pružaju (npr. održavanje i dizanje plovila). Unatoč tome, može se naglasiti kako većina marina pruža uslugu nadzora plovila pri pružanju usluge veza. Uočeno je da su u većini primjera opći ugovorni uvjeti ugovora o vezu ostali nepromijenjeni jer su stupali na snagu prije ZIDPZ2019, a još uvijek nisu izmijenjeni. Ovakav status pripisujemo svojevrsnoj inertnosti marina u korištenju novoga zakonskog okvira, a ne njihovoj izričitoj volji. Naime, nije uočen niti jedan primjer gdje bi u periodu nakon stupanja na snagu ZIDPZ2019 došlo do izmjene općih uvjeta ugovora koja bi bila na neki način suprotna ili u koliziji s uređenjem tog ugovora sada u zakonu.

ZIDPZ2019 ugovor o vezu uređuje pod nazivom „ugovor o nautičkom vezu“, pri čemu je naziv tog ugovora možda mogao biti i samo „ugovor o vezu“ jer se on odnosi samo na jahtu i brodicu te mogućnosti boravka osoba na njima, što nedvojbeno samo po sebi znači da je riječ o nautičkom vezu. Uz to, taj ugovor pod nazivom „ugovor o nautičkom vezu“ nije bio uobičajen u dosadašnjoj primjeni, a za pravnu sigurnost je uvijek povoljnije kada se i u autonomnom pravu koriste zakonom određeni pojmovi, pa tako i kod samog naziva ugovora.

Slijedom toga, svakako će biti zahtjevno ugovorno urediti mnoga pitanja, npr. početak i prestanak obveze nadzora, sam sadržaj obveze nadziranja, protokolna postupanja pružatelja usluge tijekom provedbe nadzora, među ostalim, postupanja nakon utvrđenja sumnje na štetni događaj ili nakon nastupa štetnog događaja, dinamiku nadzora, način provedbe nadzora kroz vizualno vanjska opažanja, opažanje videonadzorom, opažanje digitalnom tehnikom putem različitih senzora, opažanja stupanjem na samo plovilo te mnoge druge oblike provedbe nadzora kao moguće ugovorne obveze na strani pružatelja usluge veza. Za očekivati je da će marine ugovorno odrediti način, dinamiku i ciljeve svoje usluge nadzora na konkretan način povrh općega vanjskog pregleda plovila sada propisanog zakonom kad se ugovori usluga nadzora, jer je to u prirodi dobrovoljnosti pružanja usluge nadzora.

Osim već navedenih dviju posebnosti u vezi s rizikom marine zbog velikog broja korisnika i velikih vrijednosti stvari (plovila) zbog kojih se sklapa ugovor o vezu, postoje i daljnje posebnosti koje neizostavno utječu na povećanje rizika marine i potrebu osiguranja tog rizika. Marine su u tom smislu nužno prostorno ograničene kod pružanja svoje usluge u vidu morskog veza prostorom koji je dodijeljen u koncesiju za obavljanje ove djelatnosti. Zbog prostornog ograničenja kojim se kroz koncesije uređuje broj koncesionara, tj. pružatelja usluge

veza, ali i broj samih vezova, nije moguće uvijek u cijelosti osigurati uslugu veza svakom zainteresiranom korisniku veza. Navedeno već samo po sebi upućuje na brojnost ugovora o vezu, tj. visoku popunjenost samih marina. Time je dodatno povećan rizik pružatelja usluge, jer se ta usluga u pravilu pruža neprekinuto tijekom cijele godine, a ne npr. sezonski, kao što je to slučaj s mnogim drugim uslugama u turizmu. S druge strane, korisnici vezova prirodno imaju interes koristiti svoje plovilo u pravilu sezonski, što znači da će u većem dijelu ukupnoga ugovornog perioda plovilo biti bez nadzora korisnika veza i time povećati rizik od odgovornosti same marine.

Za razmatranje odgovornosti marina nadalje je potrebno spomenuti dvije skupine korisnika vezova koje su u svojem pravnom statusu vrlo različite, a ovisno o pojedinim lukama, u pravilu su obje znatno zastupljene. To su na jednoj strani potrošači, a na drugoj strani trgovci, u pravilu *charter* tvrtke, ali i svaka druga pravna osoba kao korisnik veza. U pogledu njihova statusa važno je naglasiti prirodu ugovora o vezu koji se u pravilu sklapa uz primjenu općih uvjeta ugovora, gdje se adhezijski pristupa ugovornim uvjetima, što ukazuje na potrebu pozornosti kod zaštite prava potrošača. Može se ovdje primijetiti da luke nautičkog turizma nisu u dovoljnoj mjeri razumjele zakonsku distinkciju prava kod ovih dviju vrsta korisnika vezova. To je vidljivo iz činjenice da u svojim ugovornim regulacijama ove luke dalje zadržavaju jednake uvjete za obje vrste korisnika. Smatramo da i osiguratelji jednako tako trebaju uzeti u obzir dodatni rizik koji kod osiguranja odgovornosti iz ove djelatnosti može nastati zbog različitog tumačenja uvjeta ugovora o vezu ovisno o razlici između prava koja imaju potrošači u odnosu na trgovce kao korisnike vezova. Stoga gore opisana nepredvidivost te otežano utvrđenje samih uzroka štetnih događaja dodatno upućuju na važnost boljega autonomnog uređenja osiguranja odgovornosti iz djelatnosti marina.

Položaj luka nautičkog turizma razmotren je i s aspekta izvanugovorne odgovornosti za štetu imajući u vidu da je riječ o djelatnosti koja može imati utjecaja na zaštitu okoliša, ali i moguću prisutnost trećih osoba i njihove imovine. Pri tome se pokazalo, kroz analizu ugovora o vezu i općih uvjeta ugovora, da luke nautičkog turizma nisu, prema prirodi ugovora o vezu, izložene znatnom riziku izvanugovorne odgovornosti, zato što se rizici koje ugovorom o vezu preuzimaju odnose u pravilu na imovinu (plovila) korisnika vezova. Navedeno je vidljivo i iz analize dostupnih primjera sudske prakse u ovom radu, koja se u pravilu odnosi na ugovornu odgovornost luka nautičkog turizma. Stoga osiguranje odgovornosti iz djelatnosti marina ima

svoje povećane rizike pretežito iz ugovornih odnosa, a ne u području izvanugovorne odgovornosti marine.

Ugovor o vezu uvjetovan je i prirodom djelatnosti luka nautičkog turizma, koja se odvija tijekom cijele godine, na otvorenom i velikom prostoru koji nije moguće pouzdano obuhvatiti trajnim pouzdanim tehničkim nadzorom, gdje su realno mogući nastupi štetnih događaja u kojima nije moguće utvrditi uzroke štete ili su oni uzrokovani nepredvidivim vremenskim uvjetima. Zbog toga će biti moguća i primjena pravnih instituta ZOO-a u vidu nastupa slučaja i/ili više sile, a u pogledu građanskopravne odgovornosti pružatelja neke usluge. Upravo će stoga za ocjenu građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma (kao i luka otvorenih za javni promet) biti dalje relevantno na koji su način ugovorno uredile svoja prava i obveze koje preuzimaju temeljem ugovora o vezu sada u okviru ZIDPZ2019.

Sudska praksa u sporovima iz ugovora o vezu do ZIDPZ2019 nije bila ujednačena i time je uzrokovala znatnu pravnu nesigurnost. Obrazloženje, ne i opravdanje, za neujednačena stajališta sudova poglavito je bilo u činjenici što su bili analizirani ugovori o vezu kao inominatni ugovori, koji su nerijetko i kroz ugovorna uređenja bili nedostatni i proturječni. Navedeno je u pravilu rezultiralo pojednostavljenom primjenom ugovora o ostavi kao ugovora najbližijeg ugovoru o vezu. Kako obveze ostavoprimca nije moguće izjednačiti, pa ni adekvatno usporediti s obvezama pružatelja usluge veza, jasna je bila i potreba uređenja ovog ugovora na način na koji je to uređeno kroz ZIDPZ2019. Time naravno neće biti isključena mogućnost daljnjih sporova iz ugovora o vezu, već će se postići prihvatljiva narav budućih sporova koji će u bitnome biti usmjereni na moguće nejasna ili nedostatna ugovorna rješenja, a ne na nejasna ili nedostatna zakonska rješenja. U odnosu na prikazanu sudsku praksu objektivno je jasno da je do sada, zbog kratkog perioda primjene, tek u nastanku prva sudska praksa (jedan primjer) temeljena na ZIDPZ2019. Ipak, ovim je radom stoga dan prikaz osnovnih razlika koje bi se pojavile da je u prikazanim slučajevima bio primijenjen ZIDPZ2019, te je vidljivo da bi mnoga značajna pitanja bila riješena na jasniji, ali ponekad i drugačiji način u odnosu na to kako je sud do stupanja na snagu ZIDPZ2019 ocjenjivao ugovor o vezu. U smislu postavljene hipoteze smatramo korisnim kroz primjere sudske prakse istaknuti da se u nerijetkom broju slučajeva u sudskim sporovima zbog šteta iz odgovornosti marina nalaze i osiguratelji kao stranke tog postupka u položaju osiguratelja marine zbog odgovornosti iz djelatnosti.

Ujedno, smatramo sadašnje uređenje ugovora o vezu u okviru PZ-a u cijelosti adekvatnim i bilo bi iznimno značajno da se zadrži nepromijenjeno u odnosu na pitanje građanskopravne odgovornosti tih luka. Takav stav držimo opravdanim, sve dok se ne bi eventualno pokazala ili znatna odstupanja u ugovornoj praksi u odnosu na shvaćanje zakonskog okvira ili dok se ne bi pokazale znatne dvojbe u sudskoj praksi, koje bi proizlazile iz tumačenja zakonskog (ne i ugovornog) uređenja ugovora o vezu.

Izrazito visoka izloženost riziku luka nautičkog turizma zbog velikog broja korisnika u pojedinoj luci te visokih vrijednosti stvari (plovila) zbog kojih se sklapa ugovor o vezu upućuje na gotovo neizostavnu potrebu ugovaranja osiguranja odgovornosti iz djelatnosti luka nautičkog turizma. Konačno, samo uređenje uvjeta ugovora o vezu u novim okvirima ZIDPZ2019 još uvijek neće postići potpuni cilj pravne sigurnosti iz odgovornosti luka nautičkog turizma. Za cjelovito postizanje tog cilja biti će potrebno nakon toga provesti prilagodbu uvjeta osiguranja odgovornosti iz djelatnosti tih luka.

8. POPIS LITERATURE

KNJIGE I ČLANCI

1. Antonini, A., *Corso di diritto dei trasporti*, 3. ed., Giuffrè, Milano, 2015.
2. Antonini, A., *Il contratto di ormeggio*, Responsabilità civile e previdenza, 1999., str. 1235.
3. Baće, M.; *Priroda ugovora o godišnjem vezu u marinama*, *Pravo u gospodarstvu*, vol. 57, br. 3, 2018, str. 497–519.
4. Bolanča, D., *Hrvatsko plovidbeno upravno pravo*, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet, Split, 2015.
5. Bolanča, D., *Osnovne značajke Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 43, br. 158, 2004, str. 11–42
6. Bolanča, D., *Pomorsko dobro u svjetlu novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*, *Pravo i porezi*, vol. 13, br. 2, 2004., str. 34–41.
7. Bolanča, D., *Pravni status luka unutarnjih voda u Republici Hrvatskoj*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 33, br. 1, 2012., 273–290.
8. Bolanča, D., *Problem stvarnih prava na pomorskom dobru (bitne novine hrvatskog pomorskog zakonodavstva)*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 54, br. 169, 2015., str. 327–358.
9. Bolanča, D. et al., *Pomorsko dobro*, Inženjerski biro, Zagreb, 2005.
10. Borković, I., *Koncesija i izvlaštenje na pomorskom dobru i zaštita prava*, u: Hlača, V. (ur.), *Pomorsko dobro, društveni aspekti upotrebe i korištenja*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996., str. 15–34.
11. Bulum, B., *Zajednička europska lučka politika – prošlost i recentne mjere u njezinom uspostavljanju*, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 46, br. 2, 2009., str. 337–358.
12. Bulum, B.; Batur, T.; Oršulić, I., *Financiranje morskih luka u svjetlu donošenja nove Direktive Europske unije o dodjeljivanju ugovora o koncesiji*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 51, br. 166, 2012., str. 137–171.
13. Carević, D.; Lončar, G.; Kuspilić, N., *Tehničko-ekonomski parametri marina u Hrvatskoj*, *Građevinar*, vol. 66, br. 10, 2014.

14. Corrado, A., *Il contratto di ormeggio*, u: Morandi, F. (ed.), *I contratti del trasporto*, Zanichelli, Bologna, 2013., str. 947–954.
15. Crnić, I., *Novi Zakon o obveznim odnosima: Narodne novine, br. 35/2005.: obrazloženja, napomene, prilozi, opsežno abecedno kazalo*, Organizator, Zagreb, 2005.
16. Crnić, I., *Zakon o obveznim odnosima s opsežnom sudskom praksom*, Organizator, Zagreb, 1997.
17. Ćorić, D., *Izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma u okviru hrvatskog zakonodavstva*, u: Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine: konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 197–215.
18. Ćorić, D., *Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i broдача na jahte i brodice*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 57, br. 172, 2018., str. 131–147.
19. Ćorić, D., *Zaštita morskog okoliša u marinama – hrvatski pravni okvir*, u: Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), *Zbornik radova 1. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 135–149.
20. Ćorić, D., Tuhtan Grgić, I., Stanković, G., *Naknada ekološke štete u slučaju onečišćenja mora s brodova – hrvatski pravni okvir*, *PPP* god. 61 (2022), 176, str. 95–133.
21. Dogan, K.; Mršić, T., *Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj*, *Pomorski zbornik*, vol. 47–48, br. 1, 2013., str. 73–85.
22. Dominis, Ž., „Crni charter“ bez plovidbe u sklopu projekta jedinstvene vinjete, *Naše more*, vol. 59, br. 1–2, 2012., str. 36–49.
23. Dominis, Ž., *Primjena Pravilnika o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila u poreznom nadzoru*, *Naše more*, vol. 58, br. 1–2, 2011., str. 47–63.
24. Dominis, Ž., *Važni aspekti inspeksijskog nadzora plovila s motrišta novih poreznih propisa*, *Naše more*, vol. 57, br. 1–2, 2010., str. 71–80.
25. Dundović Č.; Kesić B., *Tehnologija i organizacija luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2002.
26. Dundović, Č.; Kovačić, M., *Komparativna analiza organizacijskih modela sjevernojadranskih nautičkih luka*, *Pomorski zbornik*, vol. 42, br. 1, 2004., str. 209–232.

27. Favro, S.; Kovačić, M., *Nautički turizam i luke nautičkog turizma: prostorna obilježja hrvatskog Jadrana i izbor lokacije luke nautičkog turizma*, Ogranak Matice Hrvatske, Split, 2010.
28. Geić, S.; Geić, J.; Maršić, N., *Iskustva turističkih regija Mediterana i svijeta u segmentu upravljanja morskim i kopnenim vodenim resursima*, *Naše more*, vol. 58, br. 3-4, 2011., str. 148–161.
29. 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.
30. Gračan, D.; Gregorić, M.; Martinić, T., *Nautical Tourism In Croatia: Current situation and outlook*, u: Maškarin Ribarić, H.; Smolčić Jurdana, D. (eds.), *23rd International Congress Tourism and Hospitality Industry 2016 Trends and Challenges*, THI 2016, 28-29 April 2016, Opatija. Faculty of Tourism and Hospitality Management, Opatija.
31. Grbin, I., *Zakon o parničnom postupku*, Organizator, Zagreb 2012.
32. Grigoli, M.; *L'attuazione della Direttiva 94/25 ce apporta un significativo contributo alla sicurezza della navigazione da diporto*, *Trasporti: diritto, economia, politica*, n. 71, 1997.
33. Grubišić, L., *Naknade za koncesije na pomorskom dobru*, *Porezni vjesnik*, br. 1, 2016.
34. Hlača, V., *Hrvatsko pomorsko pravo: izabrani radovi*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
35. Hlača, V., *Luka za posebne namjene u lukama otvorenim za međunarodni pomorski promet*, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 100, 1983, str. 115–122
36. Hlača, V.; Nakić, J., *Pravni status marina u Republici Hrvatskoj*, *Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske*, vol. 1, br.1, 2010., str. 175–185.
37. Hlača, V.; Nakić, J., *Zaštita pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 49, br. 164, 2010., str. 493–529.
38. Jović, H.; Mudrić, M., *Sigurnosna i privatna zaštita morskih luka u Republici Hrvatskoj*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 57, br. 172, 2018, str. 205–252.
39. Jug Dujaković, M.; Božić Fredotović, K., *Granice vlasničkih ovlaštenja glede nekretnina izgrađenih na morskoj obali Republike Hrvatske*, *Naše more*, vol. 56, br. 3-4, 2009., str. 138–144.
40. Jugović, A.; Zubak, A.; Kovačić, M., *Nautički turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji razvoja destinacije*, *Pomorski zbornik*, vol. 47-48, 2013., str. 61–72.

41. Kesić, B., *Korištenje pomorskog dobra u gospodarskom razvoju pomorstva na Jadranu*, Zbornik radova Pomorsko dobro u fokusu znanosti i pragme, Rijeka, 2005., str. 123–135.
42. Klarić, S.; Afrić Rakitovac, K.; Trošt Lesić, K., *Corporate Social Responsibility Of Croatian Marinas*, *Ekonomski misao i praksa*, vol. 24, br. 1, 2015., str. 81–101.
43. Kovačić, M., *Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma*, *Pomorski zbornik*, vol. 41, br. 1, 2003., str. 135–154.
44. Kovačić M., *Specifičnosti razvoja luka posebne namjene u Primorsko-goranskoj županiji*, *Pomorski zbornik*, vol. 40., br. 1, 2002., str. 177–204.
45. Kovačić, M.; Luković, T., *Prostorne značajke planiranja i izgradnje luka nautičkog turizma*, *Geoadria*, vol. 12, br. 2, 2007., str. 131–147.
46. Kundih, B., *Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi*, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005.
47. Kundih, B., *Pomorsko dobro i granice pomorskog dobra*, Edicije Božičević, Zagreb, 2000.
48. Luković, T., *Nautički turizam Hrvatske – megajahte, da ili ne, kada i kako?*, *Naše more*, vol. 59, br. 5-6, 2012., str. 279–289.
49. Luković, T.; Bilić, M., *Luke nautičkog turizma u Hrvatskoj i strategija lokalnoga razvoja*, *Naše more*, vol. 54, br. 3-4, 2007., str. 114–122.
50. Luković, T. et al., *Nautički turizam Hrvatske*, Redak, Split, 2015.
51. Ljubetić, S., *Obavljanje glavnih i sporednih djelatnosti koncesionara na pomorskom dobru te posebnosti u lukama nautičkog turizma*, *Pravo u gospodarstvu*, vol. 56., br. 6, 2017., str. 1171–1196.
52. Marin, J., *Opće i posebno ograničenje odgovornosti za pomorske tražbine u novijoj stranoj sudskoj praksi*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 50, br. 165, 2011., str. 91–115.
53. Marin, J., *Privilegij na brodu – sigurnost i neizvjesnost u isto vrijeme*, u: Gliha, I. et al. (ur.), *Liber amicorum Nikola Gavella: građansko pravo u razvoju*, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, 2008., str. 369–409.
54. Marin, J., *Privremene mjere zaustavljanja broda*, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2003.
55. Marin, J., *Stvarnopravno uređenje za plovila unutarnje plovidbe*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 48, br. 163, 2009., str. 29–55.

56. Marović, U.; Martinič, N.; Barkidžija Sotošek, M., *An Analysis of Nautical and Cruise Tourism in Slovenia (2005-2015) and its Position among other Mediterranean countries*, Pomorski zbornik, vol. 52, 2016., str. 113–131.
57. Meriardi, A.; Cerasuolo, F., *Tutela dei crediti del gestore del porto turistico in Italia*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 285–298.
58. Mohović, Đ.; Barić, M.; Itković, H., *Prijedlog unaprjeđenju sigurnosti plovidbe plovila nautičkog turizma*, Pomorstvo, vol. 27, br. 1, 2013., str. 117–130.
59. Padovan, A. V., *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 52, br. 164, 2013., str. 1–35.
60. Padovan, A. V., *Privremena mjera zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom radi osiguranja tražbine koncesionara marine*, u: Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), *Zbornik radova 2. međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, Intranslaw 2017.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, str. 379–406.
61. Padovan, A. V., *Uloga pomorskog osiguranja u zaštiti mora od onečišćenja s brodova*, HAZU, Zagreb, 2012.
62. Padovan, A. V.; Petit Lavall, M. V.; Casciano, D., *Marina Operator Berthing Contract in Comparative Law Perspective*, La Revista de Derecho del Transporte, br. 23, 2019, str. 39–97.
63. Padovan, A. V.; Selan Voglar, M.; *Marina Operator Liability Insurance in Croatian and Slovenian Law and Practice*, Transactions on Maritime Science (TOMS), vol. 8, no. 1, 2019., str. 109–122.
64. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., *The Repercussions of the Legal Definitions of Ship, Yacht and Boat in The Croatian Maritime Code on the Court Competence Ratione Materiae in Disputes Arising from Berthing Contracts*, u: Musi, M. (ur.), *The Ship: an Example of Legal Pluri – Qualification*, Bologna, Bonomo Editore, 2016., str. 249–277
65. 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, vol. 57, br. 172, 2018. str. 149–175.
66. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., *Ugovor o vezu de lege ferenda*, u: Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma: okrugli stol održan 8. veljače 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41–93.
67. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., *Ugovori o vezu u rekreacijskoj plovidbi po hrvatskom pravu*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 60, br. 175, 2021. str. 37–66.

68. Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., *Zakonska rješenja de lege ferenda za napuštena plovila u marinama*, u: Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma : okrugli stol održan 8. veljače 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 137–164.
69. Padovan, A. V.; Tuhtan Grgić, I., *Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code*, *Il Diritto Marittimo*, vol. 119, br. 2, 2017., str. 366–399.
70. Panžić, T., *Sportske luke u zakonodavstvu Republike Hrvatske*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 47, br. 3, 2010., str. 647–675.
71. Pasino, A., *The Reform of the Italian Yachting Code*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 57, br. 172, 2018 str. 47–56.
72. Pavić, D., *Osiguranje brodica i jahti – trajan izazov za osiguravatelje*, *Svijet osiguranja*, br. 4, 2007.
73. Pavić, D., *Ugovorno pravo osiguranja*, Tectus, Zagreb, 2009.
74. Pavliček, J.; Padovan, A. V.; Pijaca, M., *Criminological and Legal Aspects of Croatian Ports and Marinas Security*, u: Meško, G. et al. (eds.), *Book of Proceedings, Twelfth Biennial International Conference Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe: From Common Sense to Evidence-based Policy-making*, Ljubljana, 25-27 September 2018., str. 469–484.
75. Pavliha, M.; Grbec, M., *Maritime Law, Jurisprudence and the Implementation of International Conventions into the Legal System of the Republic of Slovenia*, *Il Diritto Marittimo*, 2001., str. 1207–1217.
76. Petrić, S., *Institut prava retencije u hrvatskom i usporednom pravu*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2004.
77. Petrić, S.; *O nepravičnim klauzulama općih uvjeta ugovora u pravu Europske unije*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 39, br. 1-2, 2002., str. 59–81.
78. Petrić, S., *O pretpostavkama obvezatnosti općih uvjeta ugovora*, *Pravo i porezi*, vol. 10, br. 10, 2001., str. 31–37.
79. Petrić, S., *Opći uvjeti ugovora prema novom ZOO-u*, *Pravo u gospodarstvu*, vol. 45, br. 4, 2006., str. 199–243.
80. Petrić, S., *Pravo zadržanja u hrvatskom pravu de lege ferenda*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 41, br. 1-2, 2004., str. 105–138.

81. Petrić, S., *Tumačenje općih uvjeta ugovora i njihov odnos s posebno ugovornim klauzulama u hrvatskom i europskom pravu*, Hrvatska pravna revija, vol. 1, br. 12, 2001., str. 26–36.
82. Petrinović, R.; Mandić, N., *Javne ovlasti koncesionara luke nautičkog turizma*, u: Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma: okrugli stol održan 8. veljače 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 125–135.
83. Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., *Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 177–204.
84. Pijaca M., *A comprehensive Analysis and Assessment of the Content of Business Cooperation Agreements and Contracts of Berth between Marinas and Charter Agencies*, International Transport Law Review, vol. 2, br. 1, 2017., str. 33–53.
85. Pijaca M., *Pravni odnosi između marine i čarter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 253–284.
86. Pijaca, M.; Padovan, A. V., *A Review of Contractual Practices between Marina Operators and Yacht Chartering Companies in Croatia*, The Journal of International Maritime Law, vol. 24, br. 4, 2018., str. 317–325.
87. Radulović, B.; *Pravni izazovi razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori*, u: Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine: konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 299–316.
88. Rak, L.; Rukavina, B.; Jelčić, O., *Uvođenje općeg stvarnopravnog režima na objektima lučke suprastrukture izgrađenim na temelju ugovora o koncesiji*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 54, br. 169, 2015., str. 393–408.
89. Romagnoli, E., *La disciplina del diporto nel Codice della nautica*, Trasporti: Diritto economia politica, n. 107, 2009.
90. Russo, M., *Zašto se izrazima plovidba i navigacija ne bismo smjeli koristiti kao istoznačnicama?*, Naše more, vol. 57, br. 3-4, 2010., str. 194–197.
91. Skorupan Wolff, V., *Koncept stvarne nadležnosti sudova u plovidbenim sporovima (analiza de lege lata)*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 39, br. 2, 2018., str. 949–988.

92. 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, vol. 56, br. 171, 2017., str. 218–221.
93. Skorupan Wolff V.; Padovan, A. V., *Je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost?*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 61, br. 176, 2022., str. 217–288.
94. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi u hrvatskim marinama*, u: Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), *Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, zbornik radova 2. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava, Split 27-28 September 2018 (ISCML Split 2018)*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 333–379.
95. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?*, u: Ćorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), *Zbornik radova 2. međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, Intranslaw 2017.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, str. 313–351.
96. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Smjernice za pravilan odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu te zakonski prijedlozi de lege ferenda*, u: Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), *1. međunarodna znanstvena konferencija pomorskog prava - ISCML 2016.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 379–420.
97. Skorupan Wolff V.; Padovan, A. V., *Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed*, u: Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine: konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2019., str. 127–195.
98. Skorupan Wolff, V.; Petrinović, R.; Mandić, N., *Marina operator's obligations from the contract of berth according to the business practice of Croatian marinas*, u: Vidan, P.; Račić, N. (eds.), *Book of Proceedings – 7th International Maritime Science Conference*, Solin, April 20th – 21th 2017, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2017., str. 104–111.
99. Stanković, G., *Neka pitanja stvarne nadležnosti sudova u pomorskim stvarima*, Pomorski zbornik, vol. 34, br. 1, 1996., str. 213–229.
100. Stanković, G.; Tuhtan Grgić, I., *Posljedice uračunavanja vrijednosti ulaganja u objekte na pomorskom dobru u određenju iznosa temeljnog kapitala društva u postupku pretvorbe društvenog poduzeća u društvo kapitala*, u: Barbić, J.; Padovan, A. V.;

- Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine: konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 95–123.
101. Tosoratti, C., *Il contratto di ormeggio e la responsabilita del titolare del porto turistico per eventi esterni*, *Diritto dei trasporti*, 2005, str. 256–261.
102. Tuhtan, I., *Pravno razdvajanje zgrada i drugih građevina od pomorskog dobra*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 23, br. 1, 2002., str. 335–352.
103. Tuhtan Grgić, I., *Postupak dodjele koncesije za luku nautičkog turizma u hrvatskom pravu*, u: Barbić, J; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. (ur.), *Novi pravni režim za marine: konferencija održana 22. i 23. studenog 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 2019., str. 51–90.
104. Tuhtan Grgić, I., *The Legal Regime of Nautical Tourism Ports in Croatia*, u: Zunarelli, S.; Musi, M. (eds.), *Current issues in Maritime and Transport Law*, Bonomo Editore, Bologna, 2016., str. 273–297.
105. Tuhtan Grgić, I.; Bulum, B., *Problem valorizacije zakonitih ulaganja u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 57, br. 172, 2018, str. 299–337.
106. Vojković, G., *Pomorsko dobro i koncesije*, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2003.
107. Vojković, G., *Utvrđivanje granice pomorskog dobra de lege lata i de lege ferenda*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 61, br. 176, 2022., str. 527–558.
108. Vojković, G.; Grubišić, N.; Vojković, L., *Ribarske luke u Republici Hrvatskoj – javne ili privatne luke*, *Pomorski zbornik*, vol. 47-48, br. 1, 2013., str. 205–213.
109. Vuković, A.; *Novi Pravilnik o kategorizaciji luka nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata*, <http://www.pomorskodobro.com/u-fokusu-struke/668-fokus-vukovic-svibanj-2020.html>
110. Zelenika, R.; Vidučić, V., *Model razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj do godine 2015.*, *Ekonomski pregled*, vol. 58, br. 9-10, 2007., str. 522–544.

PROPISI

Hrvatski propisi

1. Naputak za ishođenje vinjete sukladno Uredbi o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih sportu i razonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske - usklađen s izmjenama i dopunama propisa - ožujak 2005.
2. Odluka o mjerilima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet, NN, br. 31/96.
3. Odluka o razvrstaju luka posebne namjene, NN, br. 38/96.
4. Ovršni zakon, NN, br. 112/12, 25/13, 93/14, 55/16, 73/17, 131/20 i 114/22.
5. Pomorski zakonik, NN, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19.
6. Pravilnik o brodicama, čamcima i jahtama, NN, br. 13/20.
7. Pravilnik o brodicama i jahtama, NN, br. 27/05, 57/06, 80/07, 3/08, 18/09, 56/10, 97/12, 137/13, 18/16, 72/17, 17/19 i 8/20.
8. Pravilnik o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata, NN, br. 120/19.
9. Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda, NN, br. 94/07, 79/08, 114/12 i 47/13.
10. Pravilnik o kriterijima za produženje roka trajanja koncesije, NN, br. 112/07.
11. Pravilnik o naknadi za sigurnost plovidbe, NN, br. 116/16 i 14/20.
12. Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, NN, br. 39/11, 112/14, 33/15, 86/15, 29/16 i 32/20.
13. Pravilnik o održavanju reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora RH, NN, br. 90/05, 10/08, 155/08, 127/10, 80/12, 56/13, i 72/21.
14. Pravilnik o Registru koncesija, NN, br. 1/18.
15. Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama, NN, br. 51/05, 127/10, 34/13, 88/13, 79/15, 53/2016, 41/2017, 23/2020 i 128/20.
16. Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, NN 79/2013.
17. Pravilnik o upisniku koncesija na pomorskom dobru, NN, br. 176/04.
18. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, NN, 72/2021.

19. Pravilnik o uvjetima koje mora zadovoljavati plovni objekt, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila, NN, br. 41/05, 62/09, 56/2013 i 99/2013.
20. Pravilnik o uvjetima koje moraju zadovoljavati plovni objekti, te fizička ili pravna osoba koja obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila, NN, br. 41/05 i 62/09.
21. Pravilnik o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, NN, br. 42/17.
22. Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma, NN, br. 69/08, 83/09, 49/15, 130/2017 i 68/2019.
23. Zakon o koncesijama, NN, br. 69/17 i 107/20.
24. Zakon o lukama unutarnjih voda, NN, br. 142/98, NN 65/02 i 109/07.
25. Zakon o međunarodnom privatnom pravu, NN, br. 101/17.
26. Zakon o morskim lukama, NN, br. 108/1995, 6/1996, 137/1999, 97/2000 i 158/2003.
27. Zakon o nadzoru državne granice, NN, br. 83/13, 27/16, 114/22 i 151/22.
28. Zakon o obveznim odnosima, NN, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22 i 155/23.
29. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, NN, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13 i 152/14.
30. Zakon o parničnom postupku, NN, br. 53/1991, 91/1992, 112/1999, 88/2001, 117/2003, 88/2005, 2/2007, 84/2008, 96/2008, 123/2008, 57/2011, 148/2011, 25/2013, 70/19, 80/22 i 114/22.
31. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, NN, br. 109/07, 132/07, 51/13 i 152/14.
32. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, NN 144/21.
33. Zakon o područjima i sjedištima sudova, NN, br. 67/18 i 21/22.
34. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN, br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16 i 98/19.
35. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN, br. 83/23.
36. Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima, NN, br. 19/74, 39/75, 17/77 i 18/81.
37. Zakon o pružanju usluga u turizmu, NN, br. 130/2017, 25/2019, 98/2019, 42/2020 i 70/2021.
38. Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim okolnostima, NN, br. 53/91 i 88/01.
39. Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, NN, br. 108/17 i 30/21.

40. Zakon o sudovima, NN, br. 28/13, 33/15, 82/15, 82/16, 67/18, 126/19, 130/20, 21/22, 60/22 i 16/23.
41. Zakon o turističkoj djelatnosti, NN, br. 8/96, 19/96 i 76/98.
42. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, NN, br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 114/2001, 79/2006, 141/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009, 90/2010, 143/2012, 152/2014 i 94/2017.
43. Zakon o zaštiti okoliša, NN, br. 19/22.
44. Zakon o zaštiti potrošača, NN, br. 41/14, 110/15 i 14/19.
45. Zakon o zdravstvenom nadzoru nad članovima posade pomorskih brodova i plovila unutarnje plovidbe, NN, br. 41/73, 31/82, 31/86, 47/89 i 26/93.
46. Uredba o odgovornosti za štete u okolišu, NN, br. 31/17 i 50/20.
47. Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, NN, br. 23/04, 101/04, 39/06, 63/08, 125/2010, 102/2011, 83/2012 i 10/2017.
48. Uredba o postupku dodjele koncesije i načinu određivanja granice za luke posebne namjene, NN, br. 108/96, 158/03 i 23/04.
49. Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra, NN, br. 8/04 i 82/05.
50. Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš, NN, br. 61/14 i 3/17.
51. Uredba o razvrstavanju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, NN, br. 110/04, 82/07.
52. Uredba o uspostavi okvira za djelovanje Republike Hrvatske u zaštiti morskog okoliša, NN, br. 136/11, 80/2013 i 112/2014 .
53. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, NN, br. 110/04.
54. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutrašnje plovidbe i o mjerilima za njihovo razvrstavanje, NN, br. 102/00.
55. Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodica namijenjenih sportu i razonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, NN, br. 97/2013 i 50/17.
56. Ustav Republike Hrvatske, NN, br. 56/1990, 135/1997, 113/2000, 28/2001, 76/2010 i 5/2014.

Međunarodni izvori

1. Direktiva 2004/17/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva,

energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga, Službeni list Europske Unije 134/1.

2. Direktiva Europskog Parlamenta i Vijeća 2004/18/EZ od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama, Službeni list Europske Unije 134, str. 114.
3. Direktiva Vijeća 93/13/EEZ od 5. travnja 1993. o nepoštenim uvjetima u potrošačkim ugovorima.
4. MARPOL – Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova, MARPOL 73/78, NN-MU, br.1/92 i 4/05.
5. Međunarodna konvencija o spašavanju, London, 1989.
6. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS konvencija) – iz 1974. godine s protokolima iz 1978. i 1988. godine (NN-MU, br. 1/92 i 13/99).
7. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova iz 1910 godine.
8. Međunarodni kodeks o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja, 1993. godine (ISM kodeks).
9. Međunarodni kodeks o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora iz 2002.godine (ISPS kodeks).
10. Okvirna direktiva o morskoj strategiji 2008/56/EZ usvojena 11. prosinca 2007. godine.
11. Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I).
12. Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze (Rim II).

Strani izvori

1. Codice civile, Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 262.
2. Codice della nautica da diporto, GU n. 202 del 31-8-2005 - Suppl. Ordinario n. 148.
3. Codice della navigazione, GU n. 93 del 18-4-1942.
4. Odluka o određivanju luka prema značaju Crne Gore, Službeni list RCG, br. 20/11, 41/12 i 14/14.
5. Pomorski zakonik, Službeni glasnik Republike Slovenije, br. 62/16 – službeno konsolidirani tekst i 41/17.

6. Pravilnik o obrascima i načinu vođenja registra jahti Crne Gore i knjige evidencije iznajmljivanja jahti Crne Gore, Službeni list RCG, br. 59/15.
7. Uredba o čamcima Crne Gore, Službeni list RCG, br. 51/04 i 44/09.
8. Uredba o uslovima koje moraju da ispunjavaju luke razvrstane prema vrsti pomorskog saobraćaja i namjeni Crne Gore, Službeni list RCG, br. 20/11.
9. Uredba o visini naknade za korišćenje objekata sigurnosti plovidbe na plovnim putevima Crne Gore, Službeni list RCG, br. 53/14.
10. Zakon o jahtama, Službeni list Crne Gore, br. 46/07, 73/10, 40/11 i 42/15.
11. Zakon o lukama, Službeni list Crne Gore, br. 51/08 i 27/13.
12. Zakon o morskom dobru Crne Gore, Službeni list RCG, br. 14/92.
13. Zakon o moru Crne Gore, Službeni list RCG, br. 17/07 i 6/08.
14. Zakon o obligacionim odnosima, Službeni list Crne Gore, br. 47/2008.
15. Zakon o obveznim odnosima, Službeni glasnik Republike Slovenije, br. 97/07 – službeno konsolidirani tekst 64/16.
16. Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, Službeni list SFRJ, br. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89 i 29/90 (Slovenija).
17. Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Službeni list Crne Gore, br. 62/2013.
18. Zakon o turizmu, Službeni list Crne Gore, br. 61/2010.
19. Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata Crne Gore, Službeni list RCG, br. 20/11, 26/11 i 27/14.

SUDSKA PRAKSA

1. Općinski sud u Opatiji, P-524/07 od 27. 11. 2012. godine.
2. Općinski sud u Rovinju, P-178/07 od 17. 2. 2017. godine.
3. Trgovački sud u Rijeci, P-2574/14 od 5. 4. 2019. godine.
4. Trgovački sud u Rijeci, P-2575/14 od 7. 12. 2018. godine.
5. Trgovački sud u Rijeci, P-2590/14 od 19. 4. 2019. godine.
6. Trgovački sud u Rijeci, P-2876/2011 od 29. 4. 2015. godine.
7. Trgovački sud u Rijeci, P-599/14 od 13. 5. 2019. godine.
8. Trgovački sud u Rijeci, P-807/2015 od 14. 7. 2017. godine.
9. Trgovački sud u Splitu, P-54/13, od 26. 3. 2015. godine.
10. Trgovački sud u Splitu, P-84/13 od 12. 5. 2016. godine.

11. Upravni sud RH, posl.br. Us-2767/2007-4 od 21. 10. 2010. godine.
12. Visoki trgovački sud RH, Pž-1351/01 od 9. 12. 2003. godine.
13. Visoki trgovački sud RH, Pž-1739/05 od 22. 9. 2006. godine.
14. Visoki trgovački sud RH, Pž-263/15 od 26. 1. 2015. godine.
15. Visoki trgovački sud RH, Pž-2991/2022 od 21. 4. 2023. godine.
16. Visoki trgovački sud RH, Pž-3590/05 od 20. 6. 2007. godine.
17. Visoki trgovački sud RH, Pž-3667/02 od 18. 1. 2006. godine.
18. Visoki trgovački sud RH, Pž-3691/02 od 18. 1. 2006. godine.
19. Visoki trgovački sud RH, Pž-4852/07 od 5. 2. 2009. godine.
20. Visoki trgovački sud RH, Pž-5043/06, od 27. 9. 2006. godine.
21. Visoki trgovački sud RH, Pž-5092/04 od 28. 12. 2006. godine.
22. Visoki trgovački sud RH, Pž-5096/16 od 08.11.2019. godine.
23. Visoki trgovački sud RH, Pž-5526/03-3 od 17. 5. 2006. godine.
24. Visoki trgovački sud RH, Pž-6141/19 od 30.11.2021. godine.
25. Visoki trgovački sud RH, Pž-6142/19 od 12. 10.2021. godine.
26. Visoki trgovački sud RH, Pž-6486/06 od 17. 1. 2007. godine.
27. Visoki trgovački sud RH, Pž-769/96 od 2. 4. 1996. godine.
28. Visoki trgovački sud RH, Pž-8130/03 od 22. 11. 2006. godine.
29. Visoki trgovački sud RH, Pž-8130/03 od 22. 11. 2016. godine.
30. Vrhovni sud RH, Gr-219/95 od 11. 9. 1997. godine.
31. Vrhovni sud RH, Gr-224/1996 od 23. 10. 1996. godine.
32. Vrhovni sud RH, Gr-275/1996 od 9. 10. 1996. godine.
33. Vrhovni sud RH, Gr-292/00 od 30. 11. 2000. godine.
34. Vrhovni sud RH, Gr-511/1999 od 11. 10. 2000. godine.
35. Vrhovni sud RH, Gr-679/99 od 27. 9. 2000. godine.
36. Vrhovni sud RH, Gr1-260/03 od 26. 3. 2003. godine.
37. Vrhovni sud RH, Gr1-336/07 od 25. 9. 2007. godine.
38. Vrhovni sud RH, Gr1-40/10, 19. 3. 2010. godine.
39. Vrhovni sud RH, Rev 20/2008-2 od 2. 9. 2005. godine.
40. Vrhovni sud RH, Rev-2041/98 od 20. 6. 2001. godine.
41. Vrhovni sud RH, Rev 2333/10-3 od 14. 5. 2013. godine.
42. Vrhovni sud RH, Rev-24/97 od 17. 5. 2001. godine.
43. Vrhovni sud RH, Rev-2454/95 od 6. 5. 1999. godine.
44. Vrhovni sud RH, Rev 756/11 od 30. 10. 2013. godine.

45. Vrhovni sud RH, Rev 877/1991-2 od 18. 9. 1991. godine.
46. Vrhovni sud RH, Rev-x 244/13-2 od 17. 4. 2013. godine.
47. Vrhovni sud RH, Revt-30/02 od 06. 3. 2002. godine.
48. Vrhovni sud RH, Revt-90/06, 5. 9. 2007. godine.

MREŽNE STRANICE

1. Podaci s mrežne stranice <https://www.luxuria-adria.com/hr/marine-crna-gora.html> na dan 11. siječnja 2018. godine
2. Službene mrežne stranice ACI; <http://www.aci-marinas.com/povijest/>
3. Službene mrežne stranice Comite maritime international, <http://comitemaritime.org/work/ship-nomenclature/>
4. Službene mrežne stranice Croatia osiguranja d.d.; https://crosig.hr/media/op%C4%87i_uvjeti_dopunskog_zdravstvenog_osiguranja.pdf
5. Službene mrežne stranice Čazmatrans nova d.o.o., <https://cazmatrans.hr/documents/opci-uvjeti-prijevoza-20180716.pdf>
6. Službene mrežne stranice Grada Rijeke; <https://sn.rijeka.hr/2019/05/opci-uvjeti-ispоруke-komunalne-usluge-parkiranja-na-uređenim-javnim-povrsinama-i-u-javnim-garazama-na-području-grada-rijeke>
7. Službene mrežne stranice Hrvatskog telekoma d.d., rubrika opći uvjeti i pravila; <https://www.hrvatskitelekom.hr/pravne-napomene/uvjeti-koristenja>
8. Službene mrežne stranice Instituta za turizam, <http://www.iztg.hr/hr/institut/tomas-nautika/>
9. Službene mrežne stranice King Harbor Marina; <http://kingharbor.com/wp-content/uploads/2013/09/KHM-RR-r4.25.17.pdf>
10. Službene mrežne stranice Lošinj Hotels & Villas by Jadranka hoteli d.o.o.; <https://www.losinj-hotels.com/hr/opci-uvjeti-rezervacije/>
11. Službene mrežne stranice Lučke uprave Šibenik i Lučke uprave Krk, <http://www.portauthority-sibenik.hr/> i <http://www.zluk.hr/>
12. Službene mrežne stranice Marina at Forty 1° North; https://www.41north.com/wp-content/uploads/2016/07/41N_MarinaRules.pdf
13. Službene mrežne stranice marine ACI, https://www.aci-marinas.com/wp-content/uploads/2014/04/ACI_Cjenik_2020_Opci_Uvjeti_HR_WEB.pdf

14. Službene mrežne stranice marine Agana; <http://www.marina-agana.hr/marina/dokumenti>
15. Službene mrežne stranice marine Agana; <http://www.marina-agana.hr/marina/dokumenti>
16. Službene mrežne stranice marine Baotić; <https://www.baotic-yachting.com/hr/lucki-vezovi.html>
17. Službene mrežne stranice marine Bar, Crna Gora; <http://www.marina-bar.me/skupstina-akcionara/guide-for-marina-bar/>
18. Službene mrežne stranice marine Frapa; <https://www.marinafrapa.hr/rogoznica/marina/va%C5%BEne-informacije-za-nauti%C4%8Dare/lu%C4%8Dki-red>
19. Službene mrežne stranice marine Frapa Rogoznica, rubrika marina, podrubrika Cjenik, <https://www.marinafrapa.hr/rogoznica/marina/cjenik>
20. Službene mrežne stranice marine Izola, http://www.marinaizola.com/eng/documents/General_rules_2015.pdf
21. Službene mrežne stranice Marine Kaštela; <http://www.marina-kastela.hr/wp-content/uploads/2014/07/marina-kastela-oup-hr-2016.pdf>
22. Službene mrežne stranice marine Kopar, <http://www.marina-koper.si/en/info/marina-koper-terms-of-use>
23. Službene mrežne stranice marine Kotor, <http://www.portofkotor.co.me/Marina/dokumenta.html>
24. Službene mrežne stranice marine Lav; <http://www.marinalav.hr/wp-content/uploads/2016/03/2.-UGOVOR-O-KORI%C5%A0TENJU-VEZA-U-MARINI-LAV-1.pdf>
25. Službene mrežne stranice marine Portorož, Slovenija; <https://www.marinap.si/pravilnik-o-redu-v-marini-portoro%C5%BE.html>
26. Službene mrežne stranice Marine Punat, https://www.marina-punat.hr/UserDocsImages/dokumenti/Pravilnik%20o%20redu%20u%20luci_HR.pdf
27. Službene mrežne stranice Marine Punat; http://www.marina-punat.hr/UserDocsImages/dokumenti/Uvjeti%20poslovanja_HR.pdf
28. Službene mrežne stranice Marine Punat, <https://www.marina-punat.hr/novosti/besplatna-mobilna-aplikacija/4866>
29. Službene mrežne stranice Marine Punat, rubrika O Marini Punat, podrubrika Cjenik vezova, <https://www.marina-punat.hr/o-marini-punat/cjenik-vezova/35>

30. Službene mrežne stranice marine Tribunj, <https://marinatribunjadriatic.com/hr/cjenik/pravilnik-o-redu-u-luci>
31. Službene mrežne stranice marine Vrsar; <http://montraker.hr/files/ugovor-godisnji-vrsar-HR.pdf>

OSTALO

1. Državni zavod za statistiku, Priopćenje br. 4.3.4., 25. ožujka 2016., Nautički turizam – kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2015.
2. Državni zavod za statistiku, Priopćenje br. 4.3.4., 24. ožujka 2017., Nautički turizam – kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016.
3. Državni zavod za statistiku: Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2017., Zagreb, 2018. godine, priopćenje broj 4.3.4. od 27. ožujka 2018. godine
4. Državni zavod za statistiku, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2018., Zagreb, 2019. godine, priopćenje broj 4.3.4. od 29. ožujka 2019. godine.
5. Državni zavod za statistiku, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2019., Zagreb, 2020., priopćenje broj 4.3.4. od 15. svibnja 2020. godine.
6. Državni zavod za statistiku, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2020. Zagreb, 2021., priopćenje broj 4.3.4. od 09. travnja 2021. godine.
7. Državni zavod za statistiku, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2021., Zagreb, 2022., Priopćenje 4.3.4. od 29. travnja 2022. godine.
8. Državni zavod za statistiku, Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2022., Zagreb, 2023., Priopćenje 4.3.4. od 28. travnja 2023. godine.
9. Opći uvjeti ugovora lanca marina ACI d.d.
10. Opći uvjeti ugovora marina Agana
11. Opći uvjeti ugovora marina Baotić, Seget Donji
12. Opći uvjeti ugovora Marina Tivat, Porto Montenegro
13. Opći uvjeti ugovora marine Bar
14. Opći uvjeti ugovora marine Darsena San Marco
15. Opći uvjeti ugovora Marine di San Rocco
16. Opći uvjeti ugovora marine Izola

17. Opći uvjeti ugovora Marine Kaštela
18. Opći uvjeti ugovora marine Kopar
19. Opći uvjeti ugovora marine Kotor
20. Opći uvjeti ugovora marine Le Rotte di Portolano
21. Opći uvjeti ugovora marine Marina di Stabia
22. Opći uvjeti ugovora Marine Punat
23. Opći uvjeti ugovora Marine Porto Azzuro
24. Opći uvjeti ugovora marine Porto delle Grazie
25. Opći uvjeti ugovora Marine Porto Verde
26. Opći uvjeti ugovora marine Solaris
27. Opći uvjeti ugovora marine Vrsar
28. Opći uvjeti ugovora Marine Kremik
29. Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. koji je usvojen od strane
Europske komisije 12. prosinca 2014. godine
30. Pravila „A“ za osiguranje od odgovornosti vlasnika luke za turističke i sportske plovne
objekte, doneseni od strane Sektora za osiguranje prijevoza i kredita u Croatia
osiguranju d.d.
31. Pravilnik o redu u luci Frapa
32. Pravilnik o redu u luci La Marina di Scarlino
33. Pravilnik o redu u luci Marina Cala de' Medici
34. Pravilnik o redu u luci Marina Cala Galera
35. Pravilnik o redu u luci Marina del Gargano
36. Pravilnik o redu u luci Marina di Torre Vado
37. Pravilnik o redu u luci Marina di Varazze
38. Pravilnik o redu u luci Marina Di Villaputzu – Porto Corallo
39. Pravilnik o redu u luci Marina Molo Vecchio
40. Pravilnik o redu u luci Marine Alassi
41. Pravilnik o redu u luci Marine di Brindisi
42. Pravilnik o redu u luci marine Palau
43. Pravilnik o redu u luci marine Porto di Pisa
44. Pravilnik o redu u luci marine Porto di Tropea
45. Pravilnik o redu u luci marine Portorož
46. Rješenje Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja, Klasa: UP/I 034-03/18-01/006 od dana
19. rujna 2019. godine

47. Skorupan Wolff, V., *Standardizacija općih uvjeta poslovanja koncesionara marina kao korak naprijed*, (2017), 22. Međunarodna znanstvena konferencija o ekonomskom i društvenom razvoju – Pravni izazovi modernog svijeta „Aktualni pravni izazovi održivog razvoja jadranskih luka nautičkog turizma“, Split.
48. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019., izrađene 2008. godine od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i Ministarstva turizma
49. Strategija Pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine, Zagreb, 2014., Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
50. Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2016. – 2018 od 30. ožujka 2015. godine
51. Strateški plan Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za razdoblje 2018. – 2020. godine od 5. svibnja 2017. godine
52. Studija razvoja nautičkog turizma iz 2006. godine od strane Hrvatskog hidrografskog instituta
53. Ugovor o korištenju godišnjeg veza u moru u ACI marini Opatija Ičići
54. Ugovor o vezu Cala Ponte Marine i Pravilnik o redu u luci
55. Ugovor o vezu Marine Oristanesi
56. Ugovor o vezu Marine Uno
57. Ugovor o vezu u marini Lav
58. Ugovor o vezu u marini Mandalina
59. Ugovor o vezu u marini Vrsar
60. Ugovor o vezu u Marini Punat
61. Uvjeti za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina), pod brojem 236-0697 donesena od strane Allianz Zagreb d.d.
62. Uvjeti za osiguranje odgovornosti nositelja prava raspolaganja lukom za turistička i sportska plovila (marina), pod brojem UIOM 1/2015 doneseni od strane Uniq osiguranje d.d.