

UČINAK POTONUĆA PLOVILA NA VEZU NA PRAVNI ODNOS IZMEĐU STRANAKA UGOVORA O VEZU I ČUVANJU PLOVILA¹

Doc. dr. sc. ADRIANA VINCENCA PADOVAN*
Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF**

UDK 629.5.08:347.74
656.085
DOI 10.21857/yprn4oc8l39
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 11.12.2017.
Prihvaćeno za tisak: 17.1.2018.

Slučajevi potonuća brodice ili jahte na vezu u marini nisu česti, ali statistika pokazuje da se povremeno događaju, i tada je vrlo vjerojatno da će incident u konačnici dovesti do spora za naknadu štete prouzročene potonućem između vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte i marine. Osim očite štete na samoj brodici ili jahti, takav incident u marini će neizbježno rezultirati troškovima vađenja, spašavanja ili uklanjanja potonulog plovnog objekta, a potencijalno i do štete na infrastrukturi i opremi marine. Takav štetni događaj utjecat će na ugovor o vezu između marine i vlasnika, odnosno korisnika brodice ili jahte. Odgovornost za štetu ovisit će o okolnostima svakog pojedinog slučaja, a interpretirat će se sukladno ugovoru o vezu i mjerodavnom nacionalnom pravu. Uzroci potonuća mogu biti razni, od ekstremnih vremenskih uvjeta, do tehničkih nedostataka koji brodicu odnosno jahtu čine nesposobnom za plovidbu, ili neadekvatnog veza, sidrenog sustava, opreme za vezivanje, poplave, požara, lošeg održavanja, sudara, i dr. U svakom pojedinom slučaju trebat će ustanoviti uzrok potonuća, i ovisno o tome utvrditi postoji li odgovornost jedne od ugovornih strana. Nadalje, postavlja se pitanje koja je sudbina ugovora o vezu nakon takvog potonuća, tj. ostaje li ugovor na snazi, ili automatski prestaje samom činjenicom potonuća, ili ima li koja od ugovornih strana pravo na raskid ili otkaz ugovora odnosno pravo na naknadu štete te koja se šteta u takvom slučaju naknađuje. Navedene pravne posljedice također će ovisiti o uzroku potonuća i uvjetima ugovora o vezu. Analizirajući učinak potonuća na ugovor o vezu, autorice razmatraju i statističke podatke o učestalosti takvih događaja u

* Doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan, znanstvena suradnica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Augusta Šenoa 4, 10000 Zagreb, e-mail: avpadovan@hazu.hr

** Dr. sc. Vesna Skorupan Wolff, znanstvena savjetnica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Augusta Šenoa 4, 10000 Zagreb, e-mail: vesnas@hazu.hr

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

hrvatskim marinama, poslovnu praksu, interne protokole i opće uvjete poslovanja hrvatskih marina te općenito preventivne mjere koje koncesionari domaćih marina uobičajeno primjenjuju u interesu sigurnosti plovidbe. Analiza uključuje pitanje potencijalne odgovornosti ugovornih strana ugovora o vezu te sudbinu ugovora o vezu nakon potonuća. U članku se raspravlja i o različitim pravnim posljedicama potonuća u kontekstu ugovora o vezu u marini, osobito s obzirom na specifičnu narav i sadržaj takvog ugovora kao inominatnog atipičnog ugovora.

Ključne riječi: *ugovor o vezu; marina; potonuće; brodica; jahta; rekreacijsko plovilo; odgovornost koncesionara luke nautičkog turizma.*

1. UVOD

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u Hrvatskoj danas imamo 58 marina, u kojima je tijekom 2016. godine bilo oko 12.000 stalnih vezova u moru za brodice i jahte, dok je tranzitnih vezova u istoj godini bilo preko 198.500.² U petogodišnjem razdoblju od 2012. do 2016. godine bilježi se 23 slučaja potonuća u lukama nautičkog turizma, a kad se taj broj usporedi s ukupnim brojem potonuća u istom razdoblju, onda vidimo da je učestalost potonuća u plovidbi i na ostalim vrstama vezova izvan luka nautičkog turizma pet puta veća nego u marinama.³ Jasno je, stoga, da marine uistinu predstavljaju sigurno mjesto za vez i da se potonuća na vezu u marinama događaju veoma rijetko. Međutim, 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,⁴

² Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Priopćenje, *Nautički turizam, Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2016.*, god. LIII, br. 4.3.4., Zagreb, 24. ožujka 2017. Prema objavljenim podacima, u 2016. statistikom je obuhvaćeno 139 luka nautičkog turizma na morskoj obali Hrvatske, i to 58 marina, 13 suhih marina i 68 ostalih luka nautičkog turizma, s ukupno 17 428 vezova. U ostale luke nautičkog turizma ubrajaju se odlagališta plovni objekata i sidrišta, sukladno Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.

³ Podaci su prikupljeni i obrađeni putem upitnika za lučke kapetanije u okviru istraživanja na projektu DELICROMAR (vidi bilj. 1). Ulazni podaci dostavljeni su od strane Lučke kapetanije Pula, Lučke kapetanije Split, Lučke kapetanije Dubrovnik, Lučke kapetanije Zadar, Lučke kapetanije Šibenik i Lučke kapetanije Rijeka. Na području Lučke kapetanije Ploče i Lučke kapetanije Senj nema luka nautičkog turizma (marina). Za područje Lučke kapetanije Pula dostavljeni su djelomični podaci pošto se evidencija vodila za samo 3 od ukupno 15 luka nautičkog turizma (marina).

⁴ 95% brodice i jahti vezanih u domaćim marinama ne prelazi 20 m duljine, pa prosječna vrijednost plovila na vezu u domaćim marinama iznosi oko 165.000 EUR, no u onih preostalih 5% imamo i iznimno skupe jahte čije vrijednosti dosežu i do 20 milijuna Eura. Podaci su priku-

onda je jasno da i samo jedan slučaj potonuća može dovesti do relativno velike imovinske štete, te će najvjerojatnije rezultirati sporom za naknadu štete između vlasnika potonule brodice ili jahte i marine.

U okviru ovoga rada, nastojimo odgovoriti na pitanje kako činjenica potonuća utječe na sudbinu ugovora o vezu u marini, osobito s obzirom na specifičnu narav i sadržaj takvog ugovora. Pritom treba imati u vidu da je riječ o inominatnom atipičnom ugovoru te je za njegovo razumijevanje nužno razmatrati i analizirati opće uvjete ugovora koncesionara marina kao i njihovu uobičajenu poslovnu praksu, pri tome, naravno, ostajući u općem pravnom okviru našeg obveznog prava.⁵ Učinak činjenice potonuća svakako će ovisiti o glavnom uzroku potonuća brodice ili jahte na vezu, odnosno o postojanju odgovornosti neke od ugovornih strana ugovora o vezu za takvu štetu. Stoga je važno utvrditi je li do potonuća došlo krivnjom koncesionara marine kao pružatelja usluge nautičkog veza ili je glavni uzrok potonuća bio posljedica nekog 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. Nadalje, na sudbinu će ugovora o vezu utjecati i obujam štete na samom potonulom plovnom objektu, pa je za analizu pravnih posljedica potonuća relevantno je li uslijed takvog štetnog događaja došlo do potpunog gubitka brodice ili jahte, ili je moguće potonuli plovni objekt izvaditi i popraviti. Ovisno o tome, treba utvrditi ostaje li ugovor na snazi, ili automatski prestaje, ili u takvom slučaju postoji pravo koje od stranaka da raskine ili otkáže ugovor, te ima li pravo koja od stranaka tražiti naknadnu štetu. Konačno, treba razjasniti i pravno pitanje koja se vrsta štete u opisanim slučajevima naknađuje. Analizirajući opisanu problematiku kritički ćemo se osvrnuti na primjere iz relevantne

pljeni i obrađeni putem upitnika i intervju a u ukupno 40 hrvatskih marina u okviru terenskih istraživanja na uspostavnom znanstvenoistraživačkom projektu DELICROMAR (vidi bilj. 1).

⁵ U okviru projekta DELICROMAR (vidi bilj. 1) proučili smo opće uvjete ugovora i metodom upitnika i intervju a proveli istraživanje poslovne prakse u 40 hrvatskih marina, čime smo obuhvatili 18 koncesionara marina u Hrvatskoj. Dio rezultata istraživanja već je objavljen u Vesna Skorupan Wolff; Ranka Petrinović; Nikola Mandić, *Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas*, P. Vidan; N. Račić et al. (ur.), *IMSC 2017 Book of Proceedings*, Faculty of Maritime Studies, Split, 2017, str. 104-111; Vesna Skorupan Wolff; Adriana Vincenca Padovan, *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?*, D. Ćorić; N. Radionov; A. Čar (ur.), *Zbornik radova 2. međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja*, INTRANSLAW Zagreb 2017., Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017., str. 313-353. Više o ugovoru o vezu vidi i Adriana Vincenca Padovan, *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, god. 52 (2013), 167, str. 1-35.

sudske prakse, a uz naše zaključke o tome kako bi trebalo rješavati slične sporove u budućnosti izložiti ćemo i određene prijedloge *de lege ferenda* koje za vrijeme pisanja ovog članka zastupamo u okviru Stručnog povjerenstva za izradu nacrta Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

2. PRIMJERI IZ SUDSKE PRAKSE

2.1. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske broj II Rev 24/1997-2 od 17. svibnja 2001.

U sporu iz ugovora o vezu jahte u marini, a povodom potonuća jahte na vezu do kojeg je došlo 19. studenog 1992. godine, uslijed prodora vode u unutrašnjost jahte kroz glavni morski ventil, sudovi su utvrdili da je uzrok prodora vode bilo redovno trošenje, tj. normalno habanje i uslijed toga slabo brtvljenje glavnog ventila te puknuće kućišta filtera za vodu i činjenica da crpke, koje su trebale biti automatski uključene nisu radile.⁶ Kako je utvrđeno da je od početka prodiranja vode na morskom ventilu i filteru za vodu do potonuća jahte prošlo oko 69 sati, a marinini radnici su bili na jahti tri dana prije potonuća, tužitelj je tvrdio da je servis koji su obavili marinini radnici bio u uzročnoj vezi s potonućem jahte. Međutim, u sudskom postupku po mišljenju Vrhovnog suda nije utvrđena uzročna veza između ponašanja koncesionara marine, odnosno njegovih zaposlenika, i nastanka štete, tj. nije utvrđeno da je šteta posljedica nekog činja ili propuštanja koncesionara marine odnosno njegovih zaposlenika. Pri tome je sud imao u vidu da je prema općim uvjetima poslovanja marine, koji su sastavni dio ugovora o vezu, bila isključena odgovornost marine za štete koje su posljedica skrivenih mane jahte. Prema tome, sud je smatrao da bi odgovornost marine za štetu postojala pod uvjetom da je marina znala ili mogla znati za kvarove na jahti koji su doveli do potonuća. Po mišljenju suda činjenično stanje utvrđeno u provedenom postupku ne daje osnova za zaključak da je marina, odnosno da su odgovorne osobe zaposlene u marini znale ili primjenom dužne pažnje mogle znati za oštećenja, odnosno nedostatke na jahti, koji bi mogli imati za posljedicu potonuće jahte. Nadalje, sud je smatrao da činjenica da su radnici marine obav-

⁶ VSRH II Rev 24/1997-2, 17. svibnja 2001. Vrhovni sud je odlučivao o reviziji tužitelja protiv presude Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske od 3. rujna 1996. godine broj PŽ-1879/96-2, kojom je potvrđena presuda Trgovačkog suda u Rijeci od 4. travnja 1996. godine broj P-11/96-19. Opširniji prikaz presude: Skorupan Wolff Vesna, *Potonuće plovila na vezu – ugovorno isključenje odgovornosti marine za skrivene mane plovila*, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law, god. 56 (2017), broj 171, str. 211-213.

ljali servis na jahti neposredno prije potonuća sama po sebi ne znači da su oni činjenjem ili propuštanjem prouzročili potonuće. Dakle, smatrajući da utvrđeno činjenično stanje spomenute uzroke potonuća ne dovodi u vezu s ponašanjem marininih zaposlenika, odnosno njihovim radnjama ili propuštanjima prilikom obavljanja servisa, Vrhovni sud je zaključio da odbijanje tužbenog zahtjeva tužitelja, u ovom slučaju subrogiranog osiguratelja trupa i stroja jahte, čini pravilnu primjenu materijalnog prava od strane nižestupanjskih sudova.

2.2. Presuda i rješenje Vrhovnog suda Republike Hrvatske broj Rev 2333/2010-3 od 14. svibnja 2013.

U ovom predmetu radilo se o potonuću jahte na vezu u marini za koju je bio sklopljen ugovor o najmu veza i čuvanju jahte tužitelja na razdoblje od godine dana počevši od 25. kolovoza 2001. godine.⁷ Ugovor je sklopljen u pisanom obliku, te je sadržavao klauzulu sukladno kojoj se ugovor automatski produžuje na sljedećih godinu dana pod jednakim uvjetima, osim ako ga stranke pisanim putem ne otkazu najkasnije 30 dana prije njegova isteka.

Sudovi su utvrdili kako se ugovorom marina obvezala ustupiti mjesto za vez i čuvati jahtu pažnjom dobrog gospodarstvenika, nadzirati sigurnost veza, prazniti oborinsku vodu iz jahte, zračiti unutrašnjost jahte, prekriti je ceradom u vlasništvu tužitelja, te nakon isteka ugovora vratiti jahtu vlasniku u stanju u kojem ju je preuzela na vez. Vlasnik jahte se kao najmoprimac veza obvezao marini za tu uslugu unaprijed platiti određenu cijenu.

Sukladno ugovoru o najmu veza i čuvanju jahte, prilikom preuzimanja jahte na čuvanje stranke su trebale sačiniti zapisnik o preuzimanju prema inventurnoj listi kao i stanju jahte, što je sastavni dio ugovora, te su 28. kolovoza 2001. stranke sačinile i potpisale listu inventara jahte tužitelja. Ugovorom je bilo predviđeno da se jahta preuzima na čuvanje prilikom predaje brodske prometne dozvole, ključeva motora i broda, kao i po potpisivanju zapisnika o preuzimanju. Marina se tim ugovorom obvezala vlasniku jahte naknaditi sve štete na jahti, njenom inventaru i opremi, koje nastanu krivnjom marine ili nepoštivanjem odredbi ugovora, s time da ta obveza nastaje preuzimanjem jahte na čuvanje, a završava vraćanjem jahte vlasniku.

⁷ VSRH Rev-2333/2010-3, 14. svibnja 2013. Radi se o odluci Vrhovnog suda RH o reviziji. Prvog stupnja presudu donio je Općinski sud u Zadru pod brojem P-2829/03 od 23. prosinca 2009. U drugom stupnju sudio je Županijski sud u Zadru koji je donio presudu broj Gž-2465/10 od 22. rujna 2010.

Po isteku roka od jedne godine, na koji je ugovor bio sklopljen jahta je u ovom slučaju ostala na vezu u marini sve do 16. studenog 2002., a kada je na tom vezu potonula te je potopljena u moru ostala do 22. studenog 2002. kada je izvađena iz mora, nakon čega je smještena na suhi vez u istoj marini gdje je ostala nezaštićena.

Vrijednost jahte pred nezgodu iznosila je 270.000,00 EUR od čega je vrijednost trupa i brodske opreme iznosila 170.000,00 EUR, vrijednost pogonskih motora 100.000,00 EUR koji su zbog potapanja broda potpuno uništeni, te je utvrđeno da je vrijednost spašenih ostataka jahte iznosila 75.000,00 EUR.

Nadalje, sudovi su utvrdili da je uzrok potapanja bio prodor mora u jahtu, do čega je došlo iz razloga što brodske pumpe, tj. četiri kaljužne pumpe koje se automatski uključuju kada se u brodu pojavi određena količina vode, u ovom slučaju nisu radile, pošto su se brodski akumulatori ispraznili jer jahta nije bila prikopčana na izvor struje na gatu.

Vrhovni sud dosudio je iznos od 195.000 EUR u korist tužitelja na ime naknade štete na jahti, koja prema stavu ovog suda odgovara vrijednosti jahte prije potonuća, tj. 270.000 EUR, umanjenoj za procijenjenu vrijednost ostataka, tj. 75.000 EUR. Nadalje, Vrhovni sud je tužitelju priznao i trošak vađenja jahte iz mora dizalicama u iznosu 25.149,00 kn.⁸

Što se tiče protutužbenog zahtjeva marine, oba nižestupanjska suda ocijenila su da je potonućem jahte došlo do prestanka važenja ugovora o najmu veza i čuvanju broda, a kako među strankama nije nakon toga sklopljen ugovor o

⁸ Oba nižestupanjska suda također su dosudila tužitelju naknadu troška vađenja jahte iz mora dizalicama. Međutim, njihove su se odluke razlikovale u dijelu naknade štete na samoj jahti. Tako je prvostupanjski sud na ime naknade štete na jahti dosudio u korist tužitelja cjelokupni iznos vrijednosti jahte prije potonuća, tj. 270.000 EUR, uz obrazloženje da je riječ o totalnoj šteti te da je vrijednost ostataka jahte zanemariva i da tužitelja pripada pravo prepustiti ostatak broda tuženiku (marini). Drugostupanjski sud je smatrao da nije riječ o totalnoj šteti, već da postoji vrijednost spašenih ostataka koja ostaje tužitelju, te je utvrdio da šteta na jahti odgovara vrijednosti jahte prije potonuća umanjenoj za vrijednost ostataka, tj. ukupno 195.000 EUR, s time da je drugostupanjski sud smatrao da je tužitelj doprinio nastanku štete te mu je po toj osnovi umanjio iznos naknade štete za 20%, dosudivši u njegovu korist iznos od 156.000 EUR. Vrhovni sud je, pak, smatrao da na strani tužitelja nema suodgovornosti za nastanak štetnog događaja, a time ni zakonskih pretpostavki za djelomično oslobođenje tuženika od odgovornosti za ovaj štetni događaj, pa time ni postojanje razloga za razmjerno umanjeno nastale štete tužitelju. Vrhovni sud je, nadalje, prihvatio ocjenu drugostupanjskog suda po kojoj u okolnostima konkretnog slučaja nije bilo pretpostavki na temelju kojih bi tužitelj mogao prepustiti vrijednosti spašenih ostataka jahte tuženiku, posebno kad tuženik nije izrazio spremnost njegovog preuzimanja niti ih preuzeo. Prema tome, Vrhovni sud je smatrao da marina odgovara vlasniku jahte samo za stvarnu nastalu štetu, koja po mišljenju suda iznosi 195.000,00 EUR.

najmu suhog veza, odbili su u cijelosti protutužbeni zahtjev marine za plaćanje naknade za suhi vez na koji je jahta prebačena i ostala do daljnjega nakon vađenja iz mora. U tom dijelu Vrhovni sud nije prihvatio ocjenu nižestupanijskih sudova te je vratio predmet prvostupanijskom sudu na ponovno suđenje. Naime, Vrhovni je sud prihvatio ocjenu nižestupanijskih sudova da je ugovor o najmu veza i čuvanju jahte prestao potonućem, te je također smatrao da doista i nema osnova za potraživanje naknade od tužitelja za usluge temeljem toga ugovora. Međutim, Vrhovni je sud zaključio da s obzirom da nema pretpostavki za prepuštanje ostataka jahte tuženiku, te da tuženik nije pristao na preuzimanje ostatka jahte koja je smještena na suhom vezu kod tuženika, ocjena nižestupanijskih sudova o neosnovanosti protutužbenog zahtjeva tuženika nije pravilna, tj. da bi tuženiku trebalo priznati pravo na neku vrst naknade za razdoblje dok se jahta nalazi kod njega na suhom vezu, makar i s osnova ležarine. Stav je Vrhovnog suda da je zbog pogrešnog pravnog pristupa nižestupanijskih sudova po pitanju protutužbenog zahtjeva činjenično stanje u tom dijelu ostalo nepotpuno utvrđeno, te je u tom dijelu obje nižestupanijske presude ukinuo i predmet vratio prvostupanijskom sudu na ponovno odlučivanje s naputkom da u nastavljenom postupku prvostupanijski sud ocijeni značaj i narav pravnog odnosa stranaka nakon što je ostatak jahte smješten na suhi vez, te da potom ponovno odluči o protutužbenom zahtjevu tuženika.

Sudovi su u ovom sporu smatrali da je konkretni ugovor o vezu sadržavao kako elemente ugovora o najmu veza, tako i elemente ugovora o ostavi jahte. On je u vrijeme štetnog događaja po mišljenju sudova bio na snazi jer je sukladno izričitoj ugovornoj pogodbi o automatskom produženju trenutkom isteka jednogodišnjeg roka ugovor produžen na još jednu godinu s obzirom da ni jedna strana nije otkazala ugovor 30 dana prije isteka. Marinin prigovor da do produženja ugovora nije došlo jer joj ključevi jahte nisu predani pa stoga nije došlo ni do preuzimanja jahte na čuvanje, sud je smatrao irelevantnim. S obzirom na to da se marina obvezala čuvati jahtu za vrijeme ugovora, ona je po mišljenju sudova bila odgovorna za štetni događaj, tj. za potonuće, jer nije postupala pažnjom dobrog gospodarstvenika s obzirom da nije brinula o punjenju akumulatora, zbog čega kaljužne pumpe nisu radile što je u konačnici dovelo do potapanja jahte. Naime, sudovi su utvrdili da je uzrok potapanja bio taj što jahta nije bila priključena na izvor električne energije na gatu, zbog čega su se brodski akumulatori ispraznili, a što je imalo za posljedicu da se četiri kaljužne pumpe nisu mogle aktivirati u svrhu izbacivanja vode te je jahta potonula. Sudovi su smatrali da je priključenje tužiteljeva broda na izvor električne energije na gatu bio dio ugovorne obveze tuženika čije pružanje nije bilo vezano za raspolaganje ključevima. Po mišljenju

sudova, unatoč nevremenu koje je tog dana vladalo, a koje nužno ima za posljedicu prodor mora odnosno kišnice u jahtu, tuženik je propustio kontrolirati je li jahta priključena na dotok električne energije, čime se omogućava rad kaljužnih pumpi za crpljenje vode iz unutrašnjosti broda. Stoga je po mišljenju sudova bilo nužno zaključiti da tuženik nije čuvao jahtu tužitelja pažnjom dobrog gospodarstvenika, a na što se obvezao odredbom ugovora sklopljenog u smislu odredbe Zakona o obveznim odnosima⁹ o ugovoru o ostavi, zbog čega i odgovara tužitelju za nastalu štetu.

Komentirajući ovu presudu željeli bismo napomenuti da je u praksi sporno odgovara li marina za čuvanje plovila jednako kao ostavoprimac, a u tom smislu nema jedinstvenog stava ni oko toga preuzima li uopće marina posjed nad plovilom za vrijeme ugovora o stalnom vezu. Analiza u okviru projekta DELICRO-MAR 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. 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 njeno 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. Stoga je za marinu praktički nemoguće ispunjavati obvezu čuvanja po strogim pravilima odgovornosti ostavoprimca.¹⁰ Nadalje, po našem mišljenju uzrok potonuća u ovom slučaju, tj. nefunkcioniranje kaljužnih pumpi i prodor vode, ne bi trebao biti u sferi odgovornosti marine. Riječ je o velikom tehničkom nedostatku koji jahtu čini nesposobnom za plovidbu, a to bi načelno prema prevladavajućoj praksi ugovaranja veza u marinama trebalo biti u sferi odgovornosti vlasnika odnosno korisnika jahte koji je dužan brinuti o održavanju jahte u stanju tehničke ispravnosti i sposobnosti za plovidbu. Po pitanju zaključka suda da se radilo o propustu na strani marine, jer da je marina u ovom slučaju trebala jahtu držati priključenu na vanjski izvor struje kako bi osigurala rad kaljužnih pumpi, ističemo neka pravila struke na kojima se inzistira u nautici radi prevencije požara, kao npr.: "brod se nikad ne ostavlja priključen na vanjsku mrežu bez nadzora", savjet je da se "u zimskim mjesecima, kada brod miruje, sva strujna napajanja na brodu isključe, a plovilo s vremena na vrijeme obiđe radi kontrole u kakvom

⁹ Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine broj 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15 (u nastavku: ZOO). Sud se poziva na odredbu po kojoj je kod ugovora o ostavi uz naknadu ostavoprimac dužan čuvati stvar kao dobar gospodarstvenik (ZOO, čl. 727. st. 1.)

¹⁰ Opširno o tome vidi V. Skorupan Wolff; A. V. Padovan, op.cit.

je stanju.” “Akumulatori i baterije svih vrsta treba odmah po dolasku u suhu marinu (nakon konzervacije motora) isključiti iz strujnog kruga, te ih ukloniti s plovila na suho i relativno toplo mjesto. Također, plovila nikada ne treba ostavljati spojena na zemaljsku 220 V mrežu: dakle, tijekom zimovanja na brodu ne smije biti nikakvog toka struje.”¹¹ I konačno, smatramo da zaključak suda o automatskom prestanku ugovora o vezu trenutkom potonuća zaslužuje dublju raspravu, što razlažemo u narednim poglavljima.

3. OSNOVNE ZNAČAJKE UGOVORA O VEZU U MARINI

Ugovor o vezu u marini atipičan je inominatan ugovor, tj. do danas nije pravno uređen posebnim zakonskim odredbama, a razvio se u poslovnoj praksi marina te se kao takav nije ustalio¹² u svom sadržaju ni u nazivu.¹³ Rezultati naše dosadašnje analize u okviru projekta DELICROMAR¹⁴ pokazuju da opći uvjeti ugovora marina, odnosno ugovorni obrasci koji se koriste u domaćoj, ali i inozemnoj praksi nisu ujednačeni, te da je središnji problem ove materije njihova nepreciznost i nedorečenost kao i neusklađenost terminologije.¹⁵ Premda je uobičajena poslovna praksa marina u zemlji i u inozemstvu po mnogočemu slična, ipak ugovorni obrasci i klauzule nisu u većoj mjeri standardizirani.¹⁶

¹¹ Damir Višić, *Požar na brodu: kritične točke su struja i motor*, *Otvoreno more*, god. 2013., br. 180, 14.2.2013.

¹² A. V. Padovan, op.cit., str. 6-8; V. Skorupan Wolff; A. V. Padovan, op.cit., str. 314. Slično i u talijanskoj pravnoj literaturi, vidi Claroni, Alessio, *Il contratto di ormeggio nella portualità turistica*, Libreria Bonomo editrice, Bologna, 2003., citirano prema Ivković, Đorđe, *Pomorski privilegiji na brodu*, Priručnik, Piran, 2007., str. 116, 122-123.

¹³ U ovom radu koristimo naziv ugovor o vezu, no 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.

¹⁴ Vidi bilj. 1 i bilj. 5. U okviru projekta DELICROMAR smo uz terenska istraživanja u domaćim marinama proveli i terenska istraživanja metodom upitnika i intervjua u određenom broju marina u Sloveniji, Crnoj Gori, Italiji, Španjolskoj i na Malti radi komparativne analize.

¹⁵ V. Skorupan Wolff, A. V. Padovan, op.cit., str. 314.

¹⁶ Vidi bilj. 1 i bilj. 14. U okviru istraživanja na projektu DELICROMAR, analizirani su: Opći uvjeti poslovanja marine Punat, Opći uvjeti poslovanja marine Servisni centar Trogir, Opći uvjeti poslovanja marine Kaštela, Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u luci nautičkog turizma Lav, Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u marini Zadar Color, Opći uvjeti poslovanja marine Baotić (Nautički centar Trogir), Opći uvjeti za korištenje veza u Adriatic Croatia International Clubu d.d., Ugovor o korištenju veza marine Dalmacija, Ugovor o korištenju veza marine Borik, Ugovor o korištenju veza marine Mandalina, Opći uvjeti korištenja veza za smještaj plovila u marini Agana, Ugovor o korištenju veza u Laguni Poreč, Ugovor o korištenju veza u marini Solaris, Ugovor o vezu sa Tehnomontom d.d., Ugovor o korištenju suhog veza s Nauta Lamjanom, Ugovor o korištenju veza na suhom s Marservisom, Ugovor o korištenju

Stranke ugovora o vezu u marini¹⁷ su koncesionar luke nautičkog turizma¹⁸ kao pružatelj usluge nautičkog veza s jedne te vlasnik odnosno korisnik¹⁹ brodice ili jahte kao korisnik veza s druge strane.

U praksi domaćih, ali i stranih marina razlikuje se tranzitni od zimskog, godišnjeg ili stalnog veza. Tranzitni vez je po prirodi privremen, koristi se tijekom plovidbe, radi kraćeg boravka u marini za potrebe opskrbe, noćenja, smjene gostiju na jahti u čarteru, 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. Zimski, godišnji ili tzv. stalni vez je trajnije prirode, a svrha mu je smještaj jahte ili brodice u marini na dulje vrijeme, osobito u razdoblju kad jahta ili brodica nije u plovidbi, najčešće izvan nautičke sezone, u svrhu zimovanja. 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. Za zimski, godišnji ili stalni vez uobičajena je praksa da se zaključuje u pisanom obliku, premda je, narav-

suhog veza s Nautičkim centrom Liburnija, Ugovor o čuvanju i održavanju plovila Navitech yacht service. Nadalje, analizirani su i standardni obrasci ugovora o vezu, odnosno opći uvjeti poslovanja marina u Italiji: Marina Cala de' Medici, Marina di Porto Azzuro, Marina di Brindisi, Marina di Torre Vado, Marina Cala Galera, Cala Ponte Marina di Polignano a Mare, Marina di Potisco, Marina Molo Vecchio S.r.l., Genova, Pesto sea group, Marina Porto Antico – Genova, Camera di Commercio Ancona, Marina Ristanesi, Porto Turristico Torregrande; u Sloveniji: Marina Izola, Marina Koper; u Crnoj Gori: marinski dio luke Kotor, Marina Dukley, Budva; na Malti: Kalkara Boatyard Marina, Roland Marina (S&D Yachts).

¹⁷ U ovom radu bavimo se poglavito ugovorima o vezu u marinama koje su najsloženiji pojavni oblik luka nautičkog turizma kao luka posebne namjene. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008, marinu definira kao dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga (čl. 10), a osim marina, kao ostale vrste luka nautičkog turizma predviđa sidrišta, odlagališta plovnih objekata i suhe marine.

¹⁸ Sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine broj 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011 i 56/2016 (u nastavku: ZPDML) luka nautičkog turizma je luka posebne namjene čije se iskorištavanje i upravljanje temeljem ugovora o koncesiji povjerala koncesionaru. Koncesionar luke nautičkog turizma u praksi je gotovo uvijek trgovačko društvo. Za potrebe ovog rada, radi jednostavnosti, termini marina, koncesionar marine, koncesionar luke nautičkog turizma imaju jednako značenje.

¹⁹ Pod korisnikom brodice ili jahte za potrebe ovog rada smatramo osobu koja stvarno rabi ili koristi brodicu ili jahtu te ju posjeduje kao njen vlasnik, zakupoprimalatelj ili primatelj leasinga. Dakle, to je osoba koja ima trajniju vezu s određenom brodicom ili jahtom i koja preuzima odgovornost za njenu uporabu. Primjerice, kod brodica i jahti koje se koriste za iznajmljivanje, to će biti tzv. čarter kompanija.

no, riječ o konseozualnom ugovoru za čije sklapanje nije nužna posebna forma, već je za njegov nastanak dovoljno da se stranke suglase o bitnim sastojcima.

Bitni sastojci 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. 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.²⁰

Sukladno općem načelu ugovornog prava, odredbe ugovora o vezu trebaju se tumačiti prije svega onako kako one glase, poštujući autonomiju stranaka. Tek ako se radi o spornim ugovornim odredbama, odnosno u nedostatku jasne ugovorne pogodbe o pojedinom pitanju, odgovore treba iznaći primjenom načela o tumačenju ugovora sukladno mjerodavnom općem ugovornom, odnosno obveznom pravu. Sukladno našem obveznom pravu, sud će u takvom slučaju tumačeći ugovor o vezu morati istražiti zajedničku namjeru ugovornih strana prilikom sklapanja ugovora.²¹ Budući da se ugovori o vezu redovito sklapaju prema unaprijed otisnutom sadržaju koji je pripremila i predložila marina, treba primijeniti i načelo da nejasne odredbe treba tumačiti u korist druge strane.²² U praksi i teoriji ustalila su se određena pravila i metode tumačenja ugovora, a pravna doktrina je suglasna da su dopuštena sva sredstva i metode koje se u dobroj vjeri mogu rabiti u tumačenju ugovora. Sve te metode treba kombinirati radi postizanja glavne zadaće tumačenja ugovora, tj. pronalaženja prave volje stranaka s ciljem da se, ako je moguće, ugovor održi na snazi u skladu s maksimumom *pacta sunt servanda*.²³ Kako je ugovor o vezu neimenovani ugovor koji sadrži elemente raznih imenovanih ugovora, kao što su ugovor o najmu, ugovor o ostavi (ako je ugovoreno čuvanje), ugovor o djelu (ako je primjerice ugovoreno održavanje, servisiranje ili slično) ili ugovor o nalogu, sud bi u slučaju potrebe za tumačenjem nejasnih ugovornih odredbi trebao pojedine elemente pravno kvalificirati, tj. utvrditi je li prema sadržaju moguće konkretan pravni posao

²⁰ Slično i A. V. Padovan, op.cit.; V. Skorupan Wolff; A. V. Padovan, op.cit.; V. Skorupan Wolff; R. Petrinović; N. Mandić, op.cit.

²¹ Arg. ZOO, čl. 319.

²² Arg. ZOO, čl. 320. Općenito o tumačenju ugovora vidi V. Gorenc et al., *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014., str. 506-513.

²³ V. Gorenc et al., *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, op.cit., str. 509.

podvesti pod pojam nekog imenovanog ugovora, te ovisno o tome posegnuti za analognom primjenom odgovarajućih zakonskih odredbi.²⁴

Za potrebe ovog rada prikazujemo osnovne modele ugovora o vezu koji su se formirali u praksi domaćih marina, ne ulazeći u dublju raspravu o sadržaju ugovora i obvezama stranaka, što se detaljno obrađuje u posebnim znanstvenim radovima u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR.²⁵

Prvi model ugovora o vezu za potrebe analize nazivamo ugovorom o najmu veza. To je osnovni model ugovora o vezu koji se nalazi u podlozi svih ugovora o vezu u domaćoj praksi, a tipičan je po tome što se obveza pružatelja usluge veza sastoji u ustupanju sigurnog mjesta za vez korisniku veza za njegovu jahtu ili brodicu, tj. vez u marini se daje na uporabu korisniku veza u određenom vremenskom razdoblju i za određenu jahtu ili brodicu. Siguran vez podrazumijeva adekvatnu lučku infrastrukturu i sidrene sustave izgrađene i opremljene sukladno pravilima struke i važećim propisima. Uz siguran vez, marina u okviru ovakvog ugovora uobičajeno pruža mogućnost opskrbe jahte ili brodice električnom energijom i pitkom vodom. Ovaj model ugovora najčešće se primjenjuje kod tzv. tranzitnog veza, ali postoji i manji broj marina u Hrvatskoj koje ovakav model primjenjuju i kod stalnog veza.²⁶

Drugi model ugovora o vezu nazivamo ugovorom o najmu veza i nadzoru plovila²⁷ na vezu. Ovaj model ugovora uz najam veza predviđa i obvezu marine da nadzire stanje plovila na vezu te da obavijesti korisnika veza primijeti li bilo kakvu negativnu promjenu u stanju plovila ili njegove opreme. Usluga nadzora se u praksi ispunjava na način da djelatnici marine, tj. njen kapetan i mornari, prate stanje plovila redovitim obilascima i pregledom s gata, u pravilu bez ulaznja na plovilo.²⁸ U slučaju bilo kakvih negativnih promjena na samom plovilu ili njegovoj opremi, marina kontaktira korisnika veza te postupuje po njegovim uputama radi popravka ili sprečavanja nastanka štete, no to čini na njegov trošak po posebnom nalogu koji u pravnom smislu predstavlja odvojeni ugovor. Primjerice, može se raditi o zamjeni privezne užadi koja pripada plovilu, dodavanju

²⁴ Z. Slakoper; V. Gorenc, *Obvezno pravo: opći dio*, Novi informator, Zagreb, 2009., str. 111.

²⁵ Vidi bilj. 1.

²⁶ Opširnije vidi V. Skorupan Wolff; A.V. Padovan, op.cit.

²⁷ Pod pojmom plovilo za potrebe ovog rada podrazumijevamo jahtu i brodicu, kako su definirane u čl. 5. Pomorskog zakonika, Narodne novine broj 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 26/15 (u nastavku: PZ).

²⁸ Postoji manji broj marina u Hrvatskoj koje u okviru usluge nadzora osim redovnog i uobičajenog vanjskog pregleda s gata uključuju i uslugu povremenog ulaska u unutrašnjost plovila radi kontrole kaljuže.

novih bokobrana, popravku cerade itd. U hitnim slučajevima (npr. ustanovi se da plovilo prima vodu i da prijeti potonuće) djelatnici marine će intervenirati radi sprečavanja veće štete i bez prethodne suglasnosti korisnika veza, a s obzirom da je koncesionar luke nautičkog turizma kao tijelo koje upravlja lukom ovlašten i po zakonu dužan brinuti o sigurnosti u luci.²⁹ Opisani model ugovora o vezu najčešći je u praksi ugovaranja tzv. stalnog, godišnjeg ili zimskog veza u hrvatskim, ali i mnogim inozemnim marinama.

Kod oba ovdje opisana modela ugovora o vezu marina odgovara za ispravnost i sigurnost veza, a ne preuzima odgovornost za ispravnost plovila na vezu i njegove opreme. Obveza je vlasnika odnosno korisnika plovila da plovilo primjereno opremi konopima, bokobranima i primjerenom opremom za vezivanje, da ga pripremi za zimovanje (konzerviranje motora, prekrivanje ceradom, i sl.) te da kontinuirano brine o tehničkoj ispravnosti, tj. o urednom održavanju plovila u stanju sposobnosti za plovidbu³⁰, što među ostalim uključuje i redovne tehničke preglede te održavanje svih plovidbenih isprava i dozvola kao i obveznog osiguranja odgovornosti vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte za štete prema trećima.

Treći model ugovora o vezu sastoji se od najma i nadzora te uključuje i uslugu čuvanja plovila, koja sadržajno uključuje, primjerice, čišćenje, provjetranje, pokrivanje ceradom, povremeno uključivanje motora, kaljužnih pumpi, punjenje baterija, itd. Ovdje je riječ o ugovoru o vezu koji sadrži elemente ugovora o ostavi.³¹

²⁹ Opširnije vidi V. Skorupan Wolff; A.V. Padovan, op.cit.

³⁰ Sposobnost brodice i jahte za plovidbu definirana je u čl. 111. PZ-a. Za potrebe predmetne analize važno je istaknuti da je brodica ili jahta sposobna za plovidbu u određenim područjima plovidbe i za određenu namjenu ako udovoljava odredbama PZ-a, propisa donesenih na temelju PZ-a i Tehničkim pravilima u svezi sa sigurnošću ljudskih života, brodice ili jahte i imovine, sprečavanjem onečišćavanja pomorskog okoliša uljem, štetnim tvarima, otpadnim vodama i smećem, zaštitom morskog okoliša od štetnog djelovanja sustava protiv obraštanja trupa, zaštitom na radu, smještajem posade i putnika na jahti ili brodici, sprječavanjem onečišćenja zraka, uvjetima za prijevoz putnika. Pored toga, brodica ili jahta je sposobna za plovidbu i ako brodicom ili jahtom upravlja osoba s odgovarajućom svjedodžbom, odnosno uvjerenjem o osposobljenosti, te ako ima najmanji propisan broj članova posade s odgovarajućim svjedodžbama, odnosno uvjerenjima o osposobljenosti koji brodica ili jahta mora imati za sigurnu plovidbu, ako je smještaj i broj ukrcanih osoba u skladu s odredbama i uvjetima navedenim u ispravama, zapisima, knjigama i odobroj tehničkoj dokumentaciji brodice ili jahte (PZ, čl. 111.). Sposobnost za plovidbu jahte utvrđuje Hrvatski registar brodova kao priznata organizacija, a za brodicu lučka kapetanija, obavljanjem tehničkog nadzora i posvjedočuje izdavanjem odgovarajućih isprava, zapisa i knjiga u skladu s odredbama Tehničkih pravila i drugih propisa donesenih na temelju PZ-a. Sposobnost za plovidbu brodice ili jahte prema odredbama članka 111. PZ-a provjerava se inspeksijskim nadzorom. Naravno, navedeno vrijedi za brodice i jahte pod hrvatskom zastavom, dok su za strane brodice i jahte standardi sposobnosti za plovidbu te njihov tehnički nadzor uređeni propisima njihove države zastave.

³¹ Opširnije vidi V. Skorupan Wolff; A.V. Padovan, op.cit.

Ugovorom o vezu pružatelj usluge veza može se obvezati da ispunjava i druge dodatne usluge i radove primjerice redovito održavanje trupa, opreme i strojeva koje je usmjereno na održavanje brodice ili jahte u stanju sposobnom za plovidbu u okviru redovnog iskorištavanja i uporabe. Kada se radi o preuzimanju obveze održavanja jahte ili brodice u poslovnoj praksi hrvatskih marina je gotovo uvijek riječ o poslovima koji se posebno ugovaraju i nisu sastojci ugovora o vezu.

Treći opisani model ugovora o vezu u praksi domaćih marina vrlo je rijedak. Neke marine nude ovakav poseban paket usluga dodatno uz ugovor o vezu, a u nekim marinama je moguće posebno ugovoriti tzv. "boat care" s posebnim pravnim ili fizičkim osobama koje obavljaju takvu komercijalnu djelatnost na području marine. Međutim, češća je praksa da korisnik brodice ili jahte u svom odsustvu organizira, odnosno u vlastitom aranžmanu angažira posebnu pravnu ili fizičku osobu koja će brinuti o plovilu.³²

Pojedine marine nude izravno ili putem svojih izvođača usluge popravka, servisiranja održavanja, podizanja na suhi vez odnosno spuštanja u more, pripreme za porinuce, pripreme za zimovanje itd. Najčešće se takve dodatne usluge ugovaraju odvojeno, po posebnom nalogu korisnika jahte ili brodice.

4. UZROK POTONUĆA

Uzroci potonuća jahte ili brodice na vezu mogu biti različiti, od ekstremnih vremenskih uvjeta, do tehničkih nedostataka koji brodicu odnosno jahtu čine nesposobnom za plovidbu, neadekvatnog ili neispranog veza, sidrenog sustava, opreme za vezivanje, poplave, požara, lošeg održavanja, sudara, i dr. Uzroci potonuća mogu biti, tj. često jesu kombinirani. Primjerice, skrivena mana brodice ili jahte koja ju čini nesposobnom za plovidbu, kao što je neispravan morski ventil, u kombinaciji s velikim nevremenom može dovesti do potonuća. Kako bi se utvrdile pravne posljedice potonuća po sam ugovor o vezu, u svakom pojedinom slučaju trebat će ustanoviti uzrok, ili uzroke potonuća, i ovisno o tome utvrditi postoji li za taj štetni događaj odgovornost jedne od ugovornih strana, ili je do štete došlo slučajno ili djelovanjem više sile ili krivnjom treće osobe. Odgovornost pojedine ugovorne strane pri tome treba cijeliti sukladno uvjetima ugovora o vezu, ali u kontekstu općih pravila o odgovornosti za štetu.

³² Ibid.

4.1. Uzroci potonuća za koje postoji odgovornost koncesionara marine

Odgovornost koncesionara marine kao pružatelja usluge veza za štetu na brodicu ili jahti nastalu za vrijeme dok se odnosna brodica ili jahta nalazi na vezu temelji se na samom ugovoru o vezu, pa ju stoga treba i cijeliti sukladno uvjetima konkretnog ugovora. Potonuće jahte ili brodice na vezu očigledno će dovesti do materijalne štete tj. do oštećenja same brodice ili jahte, a sukladno općim pravilima našeg obveznog prava tj. režimu subjektivne odgovornosti po principu presumirane krivnje, koncesionar marine kao pružatelj usluge veza odgovarat će za štetu uslijed potonuća, ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje. Krivnja postoji ako je šteta prouzročena namjerno ili nepažnjom. Pri tom se predmnijeva obična nepažnja.³³ Od koncesionara marine kao pružatelja usluge veza, budući da je riječ o turističkoj usluzi u nautičkom turizmu u smislu članka 2. Zakona o pružanju usluga u turizmu,³⁴ očekuje se postupanje s povećanom pažnjom dobrog stručnjaka, tj. postupanje prema pravilima struke i običajima.³⁵

U posebnim slučajevima, u obzir bi mogla doći i primjena općih pravila od odgovornosti za štetu od opasne stvari ili opasne djelatnosti. Za takvu štetu se po pravilima ZOO-a odgovara bez krivnje, na temelju uzročnosti tj. objektivno (ZOO, čl. 1045. st. 3., čl. 1063. et seq.), a moguće se osloboditi takve odgovornosti samo ako se dokaže da je šteta nastala uslijed više sile ili radnjom oštećenika ili treće osobe, koju se nije moglo predvidjeti i izbjeći ili otkloniti njene posljedice. Je li neka stvar ili djelatnost opasna sud ocjenjuje prema okolnostima svakog pojedinog slučaja. Primjerice, dizalica za izvlačenje, podizanje i spuštanje plovila mogla bi se smatrati opasnom stvari, a radovi zavarivanja opasnom djelatnošću, no to bi trebalo posebno ocjenjivati prema okolnostima konkretnog slučaja.³⁶

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. 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. Konkretno, u sferu odgovornosti

³³ Arg. ZOO, čl. 349., 1045. i 1049. Općenito o pravu na popravljivanje štete iz ugovornih obveza te o primjeni odredbi ZOO-a o naknadi štete iz izvanugovornih obveza na ugovornu štetu vidi V. Gorenc et al., op.cit., str. 547-562, a o režimu subjektivne odgovornosti za štetu i presumirane krivnje, ibid, str. 1697-1714.

³⁴ Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine broj 68/07, 88/10, 30/14, 89/14, 152/14 (u nastavku: ZPUT).

³⁵ ZPUT, čl. 4.

³⁶ A.V. Padovan, op.cit., str. 7.

koncesionara marine nedvojbeno će ući uzroci potonuća kao što su tehnički nedostaci samog sidrenog sustava (npr. sidrenog bloka, sidrenog lanca, konopa za privez), lučke opreme (npr. dizalice, suhog doka, energetskog ormara, pontona, gata, lukobrana itd.), tj. tehnički nedostaci koji vez čine nesigurnim. Nadalje, postoji niz propisanih minimalnih tehničkih, sigurnosnih i drugih standarda koje mora zadovoljavati marina kao luka nautičkog turizma da bi smjela obavljati svoju djelatnost, pa postoji odgovornost za materijalne nedostatke vezova, lučkih struktura, objekata i opreme koje marina daje na uporabu, a koji su posljedica neispunavanja propisanih standarda.³⁷

Nadalje, ako je uzrok potonuća štetna radnja ili propust marininih djelatnika, i tada će postojati odgovornost marine za štetu.³⁸ Kad je riječ o dodatnim uslugama poput održavanja, servisiranja, popravaka i sl., koje koncesionar marine izvršava posredno preko svojih izvođača, onda on odgovara i za izbor izvođača. Kad je riječ o radnjama i propustima marininih djelatnika, treba sukladno uvjetima ugovora o vezu ocijeniti koja su to činjenja koja koncesionar marine dužuje korisniku veza. Primjerice, ako je ugovoren najam veza i nadzor plovila na vezu, onda se može govoriti o štetnom propustu djelatnika marine, primjerice, u slučaju da marinini mornari nepažljivo obilaze gatove i neredovito provjeravaju stanje plovila pa uslijed toga ne primijete da neko plovilo prima vodu i da će uskoro potonuti. No, ne bi se moglo govoriti o propustu marininih djelatnika u slučaju potonuća koje je posljedica neodržavanja ili nefunkcioniranja brodskih pumpi ili strojeva, ako dodatne usluge održavanja ili čuvanja nisu bile ugovorene. Dakle, ovisno o tome koji je opseg usluga bio ugovoren, cijelit će se postojati li propust marine, odnosno njenih djelatnika zbog kojega je došlo do potonuća i štete za koju odgovara marina. Tako će marina odgovarati za propust u održavanju, grešku u popravku ili servisiranju, propust u nadzoru, nestručno rukovanje dizalicom i sl. ako su te usluge naravno bile ugovorene. Marina će svakako odgovarati i za propuste u izvršavanju zakonskih obveza održavanja sigurnosti i reda u luci, pa bi potonuće do kojeg je došlo zbog općenito neurednog raspolaganja vezovima ili nedostatka reda i sigurnosti u luci uslijed sveukupno lošeg upravljanja lukom bilo u sferi odgovornosti marine.

³⁷ Uz relevantne građevinske, hidrograđevinske i tehničke standarde, tu su i posebni propisi koji se odnose na luke, uključujući ZPDML i PZ te pripadajuće podzakonske akte, kao što su, primjerice, Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske (Narodne novine br. 90/2005, 10/2008, 155/2008, 127/2010, 80/2012, 56/2013, 7/2017), Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (Narodne novine br. 110/2004) i dr.

³⁸ Arg. ZOO, čl. 1061.

Marina se može osloboditi odgovornosti dokazujući da nije kriva za štetu jer je postupala dužnom pažnjom (pažnjom dobrog stručnjaka) brinući o sigurnosti i tehničkoj ispravnosti veza, lučke infrastrukture, objekata i opreme, da su njeni djelatnici uredno i redovno obavljali nadzor nad vezovima i uobičajen vanjski pregled stanja plovila na vezovima u skladu s internim protokolima u skladu s pravilima struke i običajima, i sl. Nadalje, ona se može osloboditi odgovornosti dokazujući da nema uzročne veze između neke njene radnje ili propusta i štete, odnosno da je isključiv uzrok potonuća događaj koji je izvan sfere njene odgovornosti (viša sila, slučaj, krivnja korisnika veza ili treće osobe)³⁹. Konačno, marina se može oslanjati i na izričito ugovorena isključenja i ograničenja odgovornosti, o čemu nešto više u nastavku.

4.1.1. Isključenja i ograničenja odgovornosti koncesionara marine prema općim uvjetima ugovora o vezu

Stranke mogu u okviru ugovora o vezu koji je inominatan, tj. nije zakonski uređen, slobodno urediti svoje odnose sukladno svojim željama, potrebama, očekivanjima i nahođenjima, a pri tome je njihova sloboda ograničena samo općim načelima savjesnosti i poštenja, Ustavom, moralom društva i prisilnim propisima (arg. ZOO, čl. 2., 4., 296.). Primjerice, jedna od takvih kogentnih normi je zabrana ugovornog isključenja odnosno ograničenja odgovornosti za namjeru i krajnju nepažnju (ZOO, čl. 345.).⁴⁰

Stoga su općim uvjetima ugovora, odnosno ugovornim klauzulama koje pojedine marine koriste u svojim ugovornim obrascima, obično predviđene štete za koje marina ne odgovara. Dakle, radi se o ugovornim odredbama o isključenju odgovornosti. Za raspravu u okviru teme ovog rada relevantna su isključenja odgovornosti marine kao što su, primjerice, štete koje su posljedica uobičajenog trošenja i habanja (misli se na samu brodicu ili jahtu, njene dijelove i opremu), štete nastale za vrijeme dok je plovilo bilo pod nadzorom korisnika veza, štete uslijed više sile, štete koje uzrokuje korisnik veza, posada ili druga osoba koju vlasnik plovila ovlasti da boravi na plovilu, štete zbog neodržavanja, zapuštenosti ili dotrajalosti plovila ili opreme, posljedice skrivene mane ili tehničke neispravnosti plovila ili opreme, posljedice neprimjerenosti konopa za privez koji pripadaju plovilu, štete uslijed požara ili eksplozije izazvanih na samom plovilu, namjerne štetne radnje trećih osoba i sl. Neka od ovih isključenja odgovornosti postoje već prema samim općim pravilima obveznog prava o

³⁹ Arg. ZOO, čl. 342. st. 5., čl. 343.

⁴⁰ A. V. Padovan, op.cit., str. 12.

odgovornosti za štetu, kao, primjerice, viša sila, štete koje uzrokuje sam korisnik veza, posada ili druga osoba za koju odgovara vlasnik plovila ili namjerne štetne radnje trećih osoba. Druga, pak, imaju svrhu alociranja tereta dokazivanja, tj. olakšavaju pravni položaj marine čija krivnja za štetu se prema općim pravilima obveznog prava presumira, na način da upiranjem na neko od tih isključenja marina prebacuje teret dokazivanja na tužitelja koji da bi uspio u sporu onda mora dokazati da šteta nije posljedica uzroka koji je predviđen isključenjem, već da je posljedica štetne radnje ili propusta marine. Takva isključenja su, primjerice, istrošenost, dotrajalost, neodržavanost plovila, njegovih dijelova ili opreme, šteta koja je nastala u vrijeme dok je plovilo bilo pod nadzorom korisnika veza, skrivena mana ili tehnička neispravnost plovila, nedostaci konopa za privez koji pripadaju plovilu, požar i eksplozija na samom plovilu i sl. Riječ je o uzrocima za koje je mnogo vjerojatnije da su u sferi odgovornosti korisnika veza pa ih se s tom logikom navodi u isključenjima odgovornosti marine.

Važno je ovdje naglasiti da se sukladno kogentnoj odredbi iz čl. 345. ZOO-a odgovornost marine za namjeru ili krajnju nepažnju ne može unaprijed ugovorom isključiti ni ograničiti. Valjanost tih odredbi podložna je i zakonskim odredbama o ništetnosti nepoštenih ugovornih odredbi.⁴¹

4.2. Uzroci potonuća koji su odgovornost ili rizik korisnika veza

Vlasnik odnosno korisnik brodice i jahte odgovoran je za njeno održavanje u stanju sposobnosti za plovidbu, dakle za njenu tehničku ispravnost i urednu certificiranost. Stoga se općim uvjetima ugovora o vezu najčešće predviđa takva obveza korisnika brodice ili jahte da za sve vrijeme trajanja ugovora o vezu pažnjom dobrog domaćina brine o brodici ili jahti, da ju uredno održava u stanju tehničke ispravnosti i sposobnosti za plovidbu te da ju opremi bokobranima, primjerenim konopima za privez i ostalom opremom za vezivanje. Prema tome, potonuće uslijed nesposobnosti brodice ili jahte za plovidbu koje je vlasnik odnosno korisnik bio svjestan ili trebao biti svjestan primjenom dužne pažnje, kao i potonuće uslijed namjerne ili nepažljive štetne radnje ili propusta vlasnika odnosno korisnika ili osoba za koje vlasnik odnosno korisnik plovila odgovara u sferi je odgovornosti vlasnika odnosno korisnika veza. Nadalje, sukladno prevladavajućoj praksi ugovaranja usluge veza u marini, rizik skrivene mane⁴²,

⁴¹ Zakon o zaštiti potrošača, Narodne novine br. 41/14, 110/15, čl. 49.-56.; ZOO, čl. 296.

⁴² Skrivena mana je takav nedostatak ili nesposobnost brodice ili jahte za plovidbu koje vlasnik odnosno korisnik nije svjestan niti bi mu trebala biti poznata primjenom dužne pažnje, tj. pažnje dobrog domaćina odnosno dobrog gospodarstvenika (arg. PZ, čl. 729). To je takva mana

slučajne propasti kao i više sile leži na vlasniku odnosno korisniku plovila, tj. na korisniku veza. Opisana uobičajena podjela odgovornosti i rizika između pružatelja usluge veza s jedne i vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte s druge strane, popraćena je i odgovarajućim osigurateljnim aranžmanima. Dakle, uobičajeno je da rizike slučajne propasti, više sile i skrivene mane plovila, njegovih dijelova ili opreme pokriva policica osiguranja trupa i stroja brodice ili jahte (tzv. kasko policica) u korist vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte kao osiguranika. S druge strane, policica osiguranja koncesionara marine pokrit će rizik njegove odgovornosti za štetu na plovilu. Dotrajalost i istrošenost, izuzev kad je riječ skrivenoj mani ili nedostatku, te neodržavanje i zapuštenost brodice ili jahte, njenih dijelova ili opreme, nisu osigurljivi jer nemaju obilježja rizika, tj. nedostaje im element neizvjesnosti i nezavisnosti od isključive volje osiguranika.⁴³

4.3. Doprinos vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte nastanku štete

Kako je već spomenuto, u praksi do potonuća najčešće dovodi kombinacija uzroka. U slučaju kada do potonuća dođe uslijed uzroka koji ulazi u sferu odgovornosti koncesionara marine kako je opisano gore pod t. 4.1. u kombinaciji s uzrokom koji ulazi u sferu odgovornosti vlasnika odnosno korisnika brodice ili jahte (skrivena štetna radnja ili propust) primijenit će se opća pravila obveznog prava o tzv. podijeljenoj odgovornosti, tj. o razmjernom smanjenju naknade štete oštećeniku koji je doprinio nastanku štete ili njenoj visini (arg. ZOO, čl. 347., 1092).

4.4. Posljedice slučajnog potonuća ili potonuća uslijed više sile

Kada je do potonuća došlo uslijed uzroka za koji ne odgovara nijedna strana, tj. slučajno ili uslijed događaja koji ima obilježja više sile, takav rizik, kako smo već pojasnili, pogađa vlasnika odnosno korisnika jahte ili brodice. Međutim, sukladno općim načelima obveznog prava (dužnost suradnje, načelo savjesnosti i poštenja, zabrana prouzročenja štete), u opisanim situacijama obje strane dužne su postupati s ciljem izbjegavanja odnosno smanjenja posljedica već nastale štete, tj. obvezne su poduzeti sve razumne mjere kako bi se smanjila šteta. Štoviše, takva obveza postoji i na strani suogovaratelja koji potražuje naknadu štete po-

ili nedostatak u konstrukciji, strojevima ili opremi brodice ili jahte koji se ne može otkriti od strane stručne osobe upotrebom razboritog stupnja vještine pri uobičajenom redovnom pregledu, tj. primjenom uobičajene metode. Tako Drago Pavić, *Pomorsko osiguranje II*, Croatia osiguranje d.d. Zagreb, 1994., str. 114-120.

⁴³ Arg. ZOO, čl. 922.

zivajući se na povredu ugovora, tj. kada je druga strana odgovorna za nastanak štete.⁴⁴ Ako je uslijed potonuća došlo do samo djelomičnog oštećenja brodice ili jahte, pa ugovor o vezu ostaje na snazi sukladno maksimi *pacta sunt servanda* i načelu dužnosti suradnje (arg. ZOO, čl. 5.), hipotetski bi u obzir mogla doći primjena klauzule *rebus sic stantibus* (ZOO, čl. 369.). Naime, sukladno tom pravilu ako zbog izvanrednih okolnosti nastalih nakon sklapanja ugovora, a koje se nisu mogle predvidjeti u vrijeme sklapanja ugovora, ispunjenje obveze za jednu ugovornu stranu postane pretjerano otežano ili bi joj nanijelo pretjerano velik gubitak, ona može zahtijevati da se ugovor izmijeni ili raskine. Primjerice, ako je brodice ili jahta potonula uslijed djelovanja više sile (izvanredne okolnosti) pa je posljedično pretrpjela oštećenja velikih razmjera zbog kojih bi pružanje primjerenog sigurnog veza za marinu postalo pretjerano otežano, marina bi imala pravo zahtijevati izmjenu ugovora (npr. da se plovilo premjesti na suhi vez i da se na odgovarajući način korigira naknada za vez) ili čak i raskid ugovora. Međutim, kad jedna strana zahtijeva raskid ugovora, ugovor se neće raskinuti ako druga strana ponudi ili pristane da se odgovarajuće odredbe ugovora pravično izmijene (ZOO, čl. 369. st. 4.).⁴⁵

5. OBUJAM ŠTETE

Sudbina ugovora o vezu ovisit će o obujmu štete nastale uslijed potonuća. U narednim poglavljima, nastojimo odgovoriti na pitanje ostaje li nakon potonuća ugovor na snazi, ili automatski prestaje samom činjenicom potonuća, ima li koja od ugovornih strana pravo na raskid ili otkaz ugovora odnosno pravo na naknadu štete te koja se šteta u takvom slučaju naknađuje.

Moguće štetne posljedice potonuća su sljedeće:

- a) potpuno uništenje (propast) brodice ili jahte i popratni trošak uklanjanja podrtine ili veliko djelomično oštećenje uz popratni trošak spašavanja,
- b) zakonska odgovornost (marine ili korisnika veza) za štete prema trećima i za onečišćenje,
- c) oštećenje lučkih struktura ili opreme,
- d) izmakla korist (gubitak zarade) zbog gubitka ili oštećenja brodice ili jahte, odnosno zbog nemogućnosti iskorištavanja punog kapaciteta veza u luci.

⁴⁴ Vidi V. Gorenc et al., op.cit., str. 559 u vezi ZOO, čl. 346. st. 4. i 1092. st. 1.

⁴⁵ Detaljnije o izmjeni ili raskidu ugovora zbog promijenjenih okolnosti vidi V. Gorenc, et al., op.cit., str. 603–611.

Sukladno općim pravilima našeg obveznog prava, osoba koja je odgovorna za štetu uslijed potonuća, dužna je oštećenoj strani naknaditi običnu (stvarnu) štetu i izmaklu korist (ZOO, 1046.). Strana koja potražuje naknadu štete mora dokazati visinu i obujam štete koju trpi uslijed potonuća te uzročnu vezu između potonuća i štetne radnje ili propusta odgovorne strane.

6. SUDBINA UGOVORA O VEZU NAKON POTONUĆA

Općenito, kad je riječ o pravnim posljedicama potonuća po ugovor o vezu, ovisno o okolnostima pojedinog slučaja te o uvjetima konkretnog ugovora, ono bi moglo dovesti do prestanka ugovora, ili bi se time ostvarili uvjeti za otkaz ili za raskid ugovora. Moguće je da ugovor i nakon takvog događaja ostane na snazi, a ako postoji volja stranaka moglo bi doći i do novacije ugovora o vezu nakon takvog događaja.

6.1. Posljedice potpunog gubitka jahte ili brodice na vezu

Ako je uslijed potonuća došlo do potpunog stvarnog uništenja brodice ili jahte, dakle takvog uništenja uslijed kojeg popravak više nije moguć, te se zbog propasti može tražiti njeno brisanje iz upisnika jahti, odnosno očevidnika brodice (arg. PZ, čl. 192. st. 1. t. 1. u vezi s čl. 709.), doći će do automatskog prestanka ugovora, ako za uzrok potonuća ne odgovara niti jedna strana. Ovaj zaključak slijedi iz općeg pravila obveznog prava o prestanku obveza uslijed nemogućnosti ispunjenja (arg. ZOO, čl. 208.). Kako je došlo do propasti brodice ili jahte koja je predmet ugovora o vezu, s obzirom da se vez u pravilu daje za određenu brodicu ili jahtu, nastupa nemogućnost daljnjeg ispunjenja ugovora i posljedično njegova prestanka.

Postavlja se pitanje sudbine ugovora u slučaju kad postoji odgovornost koje od ugovornih strana za uzrok potonuća. Smatramo da bi primjenom općih pravila obveznog prava savjesna strana u takvom slučaju imala pravo na raskid ugovora zbog neispunjenja te na naknadu štete (arg. ZOO, čl. 360.). S druge strane, mišljenja smo da bi u interesu pravne sigurnosti bilo mnogo bolje rješenje kad bi propast brodice ili jahte na koju se ugovor o vezu odnosi rezultirala prestankom ugovora o vezu, bez obzira na uzrok propasti i postojanje odgovornosti koje od ugovornih strana. Stoga preporučamo u općim uvjetima ugovora o vezu predvidjeti izričitu odredbu koja bi propisala automatski prestanak ugovora u takvom slučaju, uz pravo savjesne strane da potražuje naknadu tako pretrpljene štete. Drugačiji pristup bi se mogao očekivati kad je riječ o ugovorima o vezu u

okviru ugovora o poslovnoj suradnji između marine i čarter kompanije koja u istoj marini drži više brodica ili jahti iz svoje flote. Ako se, primjerice, takvim ugovorima predviđa ustupanje određenog broja vezova u marini na uporabu čarter kompaniji bez da se oni strogo dodjeljuju za pojedine točno određene brodice ili jahte, onda propast određene brodice i jahte ne dovodi nužno do prestanka pojedinog ugovora o vezu, već samo daje pravo na naknadu štete protiv marine, pod uvjetom da uzrok propasti ili oštećenja brodice ili jahte ulazi u sferu odgovornosti marine sukladno odredbama ugovora o vezu.

De lege ferenda zalažemo se za unošenje novih zakonskih odredbi u PZ kojima bi se uredio ugovor o nautičkom vezu kao novi imenovani ugovor pomorskog prava. Opširniju analizu i raspravu našeg prijedloga zakonodavcu iznosimo u posebnom radu, no za potrebe ovog članka naglašavamo da bi se pitanje sudbine ugovora o vezu u slučaju propasti brodice ili jahte na koju se ugovor odnosi, zbog gore iznesenih razloga trebalo regulirati na način da takav događaj rezultira prestankom ugovora, uz pravo na naknadu štete od odgovorne strane.

6.2. Posljedice djelomičnog oštećenja brodice ili jahte na vezu

Po načelu *pacta sunt servanda*, u slučaju potonuća koje rezultira djelomičnim oštećenjem stvari, ugovor ostaje na snazi, tj. nastavlja obvezivati stranke. Međutim, savjesna strana bi u takvom slučaju po općim pravilima obveznog prava imala pravo na raskid ugovora kao i na naknadu štete (arg. ZOO, čl. 360.). Upravo je ovo jedan od naših glavnih razloga za kritiku odluke Vrhovnog suda prikazane gore pod t. 2.2. Smatramo da su sudovi u tom predmetu olako došli do zaključka o prestanku ugovora trenutkom potonuća. Takav zaključak suda nije u skladu s načelom *pacta sunt servanda*, niti s općim pravilom o prestanku obveze zbog nemogućnosti ispunjenja iz čl. 208. ZOO-a, a s obzirom da je u ovom slučaju sud ocijenio da postoji odgovornost marine za uzrok potonuća.

7. ZAKLJUČAK

Učinak potonuća plovila na vezu na ugovor o vezu u marini ovisi o sljedećim faktorima:

- o uzroku potonuća, tj. o pitanju postoji li odgovornost koje od ugovornih stranaka za uzrok potonuća,
- o obujmu štete, tj. o pitanju radi li se o propasti plovila uslijed potonuća (u pomorsko-osigurateljnoj terminologiji to bi bio potpuni gubitak brodice ili jahte) ili o njegovu djelomičnom oštećenju

- o uvjetima ugovora o vezu, naročito o modelu ugovora (a. najam veza; b. najam veza i nadzor plovila na vezu; c. najam veza, nadzor i čuvanje plovila), izričitim ugovornim isključenjima odgovornosti marine za pojedine slučajeve, ugovornim pogodbama o otkazu i raskidu ugovora.

U svakom pojedinom slučaju najprije je nužno ustanoviti uzrok potonuća kako bi se moglo utvrditi potpada li štetni događaj u sferu odgovornosti koje ugovorne strane ili je riječ o uzroku za koji ne odgovara ni jedna strana. I konačno, treba utvrditi obujam i visinu štete koja je posljedica potonuća. Ovisno o tim pretpostavkama, a sukladno općim pravilima obveznog prava i posebnih ugovornih odredbi utvrdit će se prestaje li ugovor automatski trenutkom potonuća ili ostaje na snazi te koja ugovorna strana ima pravo na eventualni otkaz ugovora (ako postoje izričite ugovorne odredbe o otkazu u sličnim situacijama), odnosno na raskid ugovora te na naknadu štete.

U interesu pravne sigurnosti, a s obzirom na strateški gospodarski značaj nautičkog turizma i daljnjeg razvoja djelatnosti luka nautičkog turizma, zalažemo se za unošenje novih zakonskih odredbi u PZ kojima bi se uredio ugovor o nautičkom vezu kao novi imenovani ugovor pomorskog prava. Riječ je o najčešćem ugovoru u nautičkom turizmu oko kojeg u poslovnoj i sudskoj praksi nerijetko nailazimo na nejasnoće i nerazumijevanje. Specifičan pravni problem u vezi potonuća plovila na vezu i pristup domaćih sudova rješenju toga problema u kontekstu ugovora o vezu samo su jedan od primjera praktičnog nerazumijevanja relevantne pravne tematike. Konkretno, kad je u pitanju pravna sudbina ugovora o vezu nakon propasti plovila koje je predmet ugovora, naša je preporuka da se takve situacije jasno i precizno uredi odredbama ugovora o vezu, a smatramo da je najlogičnije da u slučaju propasti plovila na koje se ugovor odnosi dođe do prestanka ugovora, bez obzira na uzrok, uz pravo oštećene ugovorne strane da potražuje naknadu štete od suugovaratelja, kada postoji njegova odgovornost za tako nastalu štetu. Sličnu odredbu predvidjeli smo i u okviru našeg prijedloga *de lege ferenda* novih zakonskih odredbi o ugovoru o vezu, o čemu ćemo detaljnije izlagati u posebnom članku.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige:

1. Gorenc Vilim; Belanić Loris; Momčinović Hrvoje; Perkušić Ante; Pešutić Andrea; Slakoper Zvonimir; Vukelić Mario; Vukmir Branko, *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, 2014.
2. Gorenc Vilim; Kačer Hrvoje; Momčinović Hrvoje; Slakoper Zvonimir; Vukmir Branko; Belanić Loris, *Obvezno pravo, Opći dio*, Novi informator, Zagreb, 2009.
3. Claroni, Alessio, *Il contratto di ormeggio nella portualità turistica*, Libreria Bonomo editrice, Bologna, 2003., citirano prema Ivković, Đorđe, *Pomorski privilegiji na brodu*, Priručnik, Piran, 2007.
4. Drago Pavić, *Pomorsko osiguranje II*, Croatia osiguranje d.d. Zagreb, 1994.

Članci:

1. Padovan, Adriana Vincenca, *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law, god. 52 (2013), br. 167, str. 1-35.
2. Skorupan Wolff, Vesna; Petrinović, Ranka; Mandić, Nikola, *Berthing contract obligations according to the business practice of Croatian marinas*, Vidan, Pero; Račić, Nikola; Twrdy, Elen; Bukljaš Skočibušić, Mihaela; Radica, Gojmir; Vukić, Luka; Mudronja, Luka (ur.), *IMSC 2017 Book of Proceedings*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 104-111.
3. Skorupan Wolff, Vesna; Padovan, Adriana Vincenca, *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?*, D. Ćorić; N. Radionov; A. Čar (ur.), *Zbornik radova 2. međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja*, INTRANSLAW Zagreb 2017, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2017, str. 313-353.
4. Višić, Damir, *Požar na brodu: kritične točke su struja i motor*, *Otvoreno more*, god. 2013., br. 180, 14.2.2013.

Propisi:

1. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine broj 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15.
2. Pomorski zakonik, Narodne novine broj 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 26/15.
3. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine broj 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011 i 56/2016.
4. Zakon o zaštiti potrošača, Narodne novine broj 41/14 i 110/15.
5. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine broj 68/07, 88/10, 30/14, 89/14, 152/14.
6. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine broj 72/2008.

7. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine broj 90/2005, 10/2008, 155/2008, 127/2010, 80/2012, 56/2013, 7/2017.
8. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, Narodne novine broj 110/2004

Autonomno pravo:

1. Opći uvjeti poslovanja marine Punat, Hrvatska.
2. Opći uvjeti poslovanja marine Servisni centar Trogir, Hrvatska.
3. Opći uvjeti poslovanja marine Kaštela, Hrvatska.
4. Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u luci nautičkog turizma Lav, Hrvatska.
5. Opći uvjeti poslovanja za smještaj plovila u marini Zadar Color, Hrvatska.
6. Opći uvjeti poslovanja marine Baotić (Nautički centar Trogir), Hrvatska
7. Opći uvjeti za korištenje veza u Adriatic Croatia International Clubu d.d. Opatija, Hrvatska.
8. Ugovor o korištenju veza marine Dalmacija, Hrvatska.
9. Ugovor o korištenju veza marine Borik, Hrvatska.
10. Ugovor o korištenju veza marine Mandalina, Hrvatska.
11. Opći uvjeti korištenja veza za smještaj plovila u marini Agana, Hrvatska.
12. Ugovor o korištenju veza u Laguni Poreč, Hrvatska.
13. Ugovor o korištenju veza u marini Solaris, Hrvatska.
14. Ugovor o vezu s Tehnomontom d.d. Pula, Hrvatska.
15. Ugovor o korištenju suhog veza s Nauta Lamjanom, Hrvatska.
16. Ugovor o korištenju veza na suhom s Marservisom, Hrvatska.
17. Ugovor o korištenju suhog veza s Nautičkim centrom Liburnija, Hrvatska.
18. Ugovor o čuvanju i održavanju plovila Navitech yacht service, Hrvatska.
19. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina Cala de' Medici, Italija.
20. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina di Porto Azzuro, Italija.
21. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina di Brindisi, Italija.
22. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina di Torre Vado, Italija.
23. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina Cala Galera, Italija.
24. Opći uvjeti ugovora o vezu Cala Ponte Marina di Polignano a Mare, Italija.
25. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina di Potisco, Italija.
26. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina Molo Vecchio S.r.l., Genova, Pesto sea group, Italija.
27. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina Porto Antico - Genova, Italija.
28. Contratti tipo di ormeggio, Camera di Commercio Ancona, Italija.
29. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina Ristanesi, Italija.
30. Opći uvjeti ugovora o vezu Porto Turristico Torregrande, Italija.
31. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina Izola, Slovenija.

32. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina Koper, Slovenija.
33. Opći uvjeti ugovora o vezu Luka Kotor, Crna Gora.
34. Opći uvjeti ugovora o vezu Marina Dukley, Budva, Crna Gora.
35. Opći uvjeti ugovora o vezu Kalkara Boatyard & Marina, Malta.
36. Opći uvjeti ugovora o vezu Roland Marina (S&D Yachts), Malta.

Sudska praksa:

1. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev 2333/2010, od 14. svibnja 2013.
2. Vrhovni sud Republike Hrvatske, II Rev 24/1997-2, od 17. svibnja 2001.

Ostalo:

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

Summary:

THE EFFECT OF THE CRAFT'S SINKING ON THE CONTRACTUAL RELATIONSHIP OF THE PARTIES TO THE CONTRACT OF BERTH AND CUSTODY OF A PLEASURE CRAFT

The cases of sinking of pleasure craft whilst on berth in a marina are not often, but statistics show they do occasionally occur, and when this happens, the chances are that the incident will eventually lead to a dispute between the marina operator and the owner of the vessel as to liability for damage or loss caused by such sinking. Besides the obvious damage to the vessel itself, such incident in a marina will inevitably cause expenses for the lifting, removal or recovery of the sunken vessel and potentially even damage to the infrastructure or equipment of the marina, depending on the circumstances of the individual case. From a legal point of view, such incident will have an effect on the contract of berth between the marina operator and the owner, operator or the user of the vessel. The liability arising therefrom will depend on the circumstances of each case, in particular of the cause of such sinking, and it shall be interpreted in accordance with the contract of berth and the applicable national law. The causes of sinking can be various, from the extreme weather conditions to unseaworthiness of the vessel, the inadequacy of the berthing or mooring equipment or infrastructure, flooding, fire, lack of maintenance, a colli-

sion within the marina or else. In each individual case, the predominant cause of sinking will have to be determined and depending thereupon the liability of one of the parties to the contract of berth will be established, unless it is proven that the damage was caused by an act of God. The question is also, what the destiny of the contract of berth after such sinking will be, i.e. whether the contract will remain in force or it will automatically end or whether any of the parties will be entitled to rescind or cancel the contract. Such legal consequences will also vary depending on the cause of the sinking and the terms of the contract.

Whilst analysing the effect of the sinking on the berthing contract, the authors look into the incidence of such accidents in the Croatian marinas, the marina operators' common practices and protocols related thereto and generally the preventive measures that the marina operators usually implement in the interest of the safety of navigation. The analysis includes the issue of potential liabilities of the parties to the contract of berth, and the destiny of the contract following a sinking accident. The paper discusses the various legal consequences of the sinking in the context of the contract of berth in a marina, considering in particular its specific nature and contents as an innominate atypical contract.

Keywords: *contract of berth; marina; sinking; pleasure craft; marina operator's liability.*