

Dr. sc. Miho Baće\*

## POREDBENA ANALIZA PRAVNOG UREĐENJA UGOVORA O NAUČKOM VEZU IZ POMORSKOG ZAKONIKA I UGOVORA O OSTAVI IZ ZAKONA O OBVEZNIM ODNOSIMA

UDK: 627.097 : 347.4  
347.763 : 347.79  
DOI: 10.31141/zrpf.2024.61.152.299  
Pregledni znanstveni rad  
Primljeno: 20.12.2023.

Hrvatsko je zakonodavstvo prvi put 2019. godine u izmjenama Pomorskog zakonika (dalje: Zakonik)<sup>1</sup> reguliralo materiju ugovora nautičkog veza, uvažavajući velikim dijelom hrvatsku poslovnu praksu. Iritacija iz domaće gospodarske i pravosudne sfere bila je takva da je zakonodavac na načelima prilagodbe specifičnoj poslovnoj teoriji i praksi propisao odredbe o predmetnoj problematici. Time se nesvjesno uveo nered u ugovaranje onemogućivši strankama jasni okvir ugovaranja i pravnu zaštitu. I upravo takav pravni i funkcionalni nered u ugovaranju, izvršenju i posljedicama ugovora o nautičkom vezu zakonodavac rješava novim ugovorom u katalogu hrvatskog pomorskog prava normirajući ugovor o nautičkom vezu u Zakoniku. Do 2019. hrvatsko zakonodavstvo nije utjecalo čak ni minimalno na sadržaj ugovora o nautičkom vezu. Ugovor o nautičkom vezu u hrvatskom pravu time postaje standardni ugovor, te kao takav čini okosnicu nautičkog poslovanja kao zasebnog ugovornog oblika, određen specifičnim sadržajem, odnosno zakonom uređen tip ugovora kojemu je poslovna praksa dala poseban, karakterističan sadržaj po kojem se razlikuje od drugih ugovora, posebno s općim uvjetima poslovanja marina. Ugovaranje nautičkog veza u poslovnoj praksi uvijek je kroz prihvatanje općih uvjeta poslovanja marine. Time je budućem korisniku veza omogućeno pregovaranje kod sklapanja ugovora po posebnim ugovornim pogodbama. Hrvatska sudska praksa nedvojbeno je u svojim odlukama ukazivala na najveću povezanost ugovora o nautičkom vezu s ugovorom o ostavi. Tema ovog rada jest ukazati koliko je sada zakonsko normiranje nautičkog veza u Zakoniku unijelo elementa ostave iz Zakona o obveznim odnosima (dalje: ZOO),<sup>2</sup> kako bi se praktičarima dao nedvojbeni putokaz da u eventualnoj nenormiranosti ili podnormiranosti kod određenih konkretnih slučajeva primjenjuju ili ne primjenjuju načela i odredbe ostave. Istraživanje bi dakle trebalo pokazati koliko je sličnosti u bitnim sastojcima ugovora o ostavi i zakonskog određenja ugovora o nautičkom vezu.

**Ključne riječi:** *ugovor o nautičkom vezu, ugovor o ostavi, marina, čuvanje plovila, bitni sastojci ugovora o vezu, bitni sastojci ugovora o ostavi*

---

\* Dr. sc. Miho Baće, stručni suradnik Pomorskog odjela Sveučilišta u Dubrovniku, Ulica branitelja Dubrovnika 29, Dubrovnik, miho.bace2@gmail.com, ORCID: 0009-0000-9877-1388.

<sup>1</sup> *Pomorski zakonik*, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.

<sup>2</sup> *Zakon o obveznim odnosima*, Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22.

## 1. O RAZLOZIMA NORMIRANJA UGOVORA O NAUČKOM VEZU

Prije svega, u razmatranju ove tematike za istaći je da se u ovom istraživanju ne ulazi u cjelovitu analizu svih onih elemenata koji čine uobičajnu analitiku određenih ugovora i ugovornih odnosa. Ne polemizira se o nazivu ugovora o nautičkom vezu, aktualnoj poslovnoj praksi, kao ni o pojmu ugovora o vezu. Prije svega, jer se istraživanje sadržajno identificira s fokusom iz sažetka.

Međutim, potrebno je uputiti na razloge istraživanja zbog kojih će se usporediti ova dva ugovora, odnosno ugovor o nautičkom vezu i ugovor o ostavi. Prvenstveno, to je potpuna suprotnost tumačenja odnosno *cause* ugovora o nautičkom vezu sudova i marina kao jedne od ugovornih strana. Tako u hrvatskoj sudskoj praksi, primjerice u jednom predmetu navodi se da: „Čuvanje stvari temeljna je četvrtotuzhenikova obveza, jer se njome ostvaruje osnovni cilj tog ugovora. Četvrtotuzhenik je preuzeo tužiteljevu brodicu na čuvanje, pritom se obvezao ispuniti ugovor u svemu kako on glasi, uključujući povećanu pažnju pravnog subjekta čija je to gospodarska djelatnost“, mada se prethodno u presudi ističe kako „četvrtotuzhenik je tvrdio da on nije imao ovlasti nad brodicama za vrijeme dok se nalaze na suhom vezu“.<sup>3</sup> Sudovi su u prošlosti u pravilu presuđivali na načelima „čvrste“ ostave, ne ulazeći u prave intencije stranaka prilikom zaključenja ugovora, posebice marine kojima ugovaranje ostave nije odgovaralo. Tako se u sudskoj praksi o ostavi presuđivalo na način da je ona čak bila jedina opcija ugovornog odnosa između pružatelja usluge i korisnika marine. Primjerice, u jednoj davnoj presudi navodi se: 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“, pa se u nastavku zaključuje: „Nedostatak volje za sklapanje ugovora o ostavi već na strani tuženika, ukazuje da između stranaka nije uopće niti nastao ugovor o čuvanju tužiteljeva čamca.“<sup>4</sup> Naime, kako zbog nedorečenosti ugovora u pogledu obveza marina, pa tako i nekad zbog potpunog izostanka obveza u ugovornim odredbama, odnosno u pravilnicima o redu u marinama, sudovi su temeljem ZOO-a određivali obvezu da je marina dužna čuvati jahtu ili brodicu (dalje: plovilo) zbog naplatnog karaktera ugovora kao dobar gospodarstvenik odnosno dobar domaćin. Očigledno su sudovi postupali po načelu *in dubio contra stipulatorem* („u sumnji, ugovor treba tumačiti na štetu onoga koji ga je sastavio“)<sup>5</sup> i time u potpunosti tumačili ugovor o nautičkom vezu kao ugovor o ostavi.<sup>6</sup> Međutim, riječ je poslovnoj odluci marina da ne ugovaraju

---

<sup>3</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 47 Pž-4747/2019-3 od 11. veljače 2022.

<sup>4</sup> Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev – 877/1991-2 od 18. rujna 1991.

<sup>5</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 43 Pž-676/2018-2 od 24. ožujka 2022.

<sup>6</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 35 Pž-3255/2019-3 od 11. svibnja 2022.

čuvanje plovila, već da rade po modelu tzv. najma veza ili najma veza i nadziranja ili, pak, nadgledanja plovila na vezu.<sup>7 8</sup>

Normiranjem ugovora o nautičkom vezu u Zakoniku u odredbama 673.j – 673.v nastaje imenovan, ali sinalagmatični, atipični, naplatni, neformalni ugovor koji uz odredbe obveznopravnog i ugovornog karaktera daje postupovni okvir strankama za ugovaranje međusobnih odnosa. Te odredbe su, kao što sam već naglasio, uobličene hrvatske poslovne prakse. U ovom radu ispitat će se u kojoj su mjeri odredbe o ugovoru o nautičkom vezu slične odredbama ugovora o ostavi prema kojima je sudska praksa prosuđivala odnose ugovornih stranaka.

Na temelju već naznačenoga, treba se fokusirati na istraživanje na način da se uporedi u teoriji i praksi raspravljeni institut ostave kao tradicijski pravni institut i ugovor o nautičkom vezu iz Zakonika kao *lex specialis*, te na taj način pomogne primjenjivaču norme u možebitnim dvojama ili nedorečenosti Zakonika. Ugovor o nautičkom vezu iz Zakonika je novi institut u hrvatskom pravu tako da poslovna i sudska praksa još nije ukazala na potrebu dodatnog normiranja ili izmjena postojećih odredbi, ali je pokazala i dalje terminološku i materijalnopravnu bliskost u tumačenju ugovornih odnosa iz ugovora o nautičkom vezu i ostave. Primjerice, u novijoj sudskoj praksi, a za sopsrne odnose nakon stupanja izmjena Zakonika, odnosno donošenja odredbi o nautičkom vezu, sud u obrazloženju presude navodi: „... iako za sporno razdoblje nije sklopljen pisani ugovor (o čuvanju broda na suhom doku ili ugovor o korištenju veza), ostavljanjem broda u marini tuženik je i za daljnje razdoblje prihvatio tužiteljeve uvjete ...“<sup>9</sup>

## 2. POJAM UGOVORA O NAUTIČKOM VEZU I UGOVORA O OSTAVI

Za potrebe ovog rada nije potrebno raspravljati o nazivu ugovora koje praksa hrvatskih marina koristi jer se koriste različiti nazivi, ali treba primijetiti kako je pojam naznačen u Zakoniku takav da ispunjava sve one pravne, ekonomske i funkcionalne pretpostavke čime objedinjuje sve u praksi različite nazive za ovaj ugovorni odnos. Za napomenuti je da su ugovorni odnosi koji se sklapaju u

---

<sup>7</sup> O tome više: Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma*, Zbornik radova 2. međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, Zagreb, 12.-13. listopada 2017., str. 315.

<sup>8</sup> Više o tome: Pijaca, M., *Pravni odnosi između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 57,172/2018., str. 253-284; Padovan, A. V., *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 52.,167/ 2013., str. 1-35; Padovan, A. V.; Ćorić, D.; Čičovački, L., *Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas*, Zbornik radova 7. IMSC – International Maritime Science Conference, Solin, Hrvatska, 20.-21. travnja 2017., str. 381-394; Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed*, in Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff V. (Eds.), *Novi pravni režim za marine (The New Legal Regime for Marinas)*, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, knjiga br. 47, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 2019., pp. 127-195.

<sup>9</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 47 Pž-2991/2022-2 od 21. travnja 2023.

marinama vremenski različiti, odnosno sklapaju se u pravilu ugovori o godišnjem vezu, mjesečnom i dnevnom. I svaka od ovih opcija ima mogućnost sklapanja ugovora na kopnu, na moru i po različitim osnovama. Postoje, primjerice, ugovorne klauzule koje određuju da, nakon što godišnji ili mjesečni vez na moru ili kopnu istekne, a vlasnik plovila ne obnovi ugovor i nastavi s korištenjem veza, svi budući dani obračunavaju se kao dnevni vez.<sup>10</sup> Svakako ugovor o dnevnom vezu predstavlja ugovor u kojem marine ustupaju vez, a kod mjesečnih i godišnjih ugovora pored veza daje se u pravilu usluga nadziranja priveza i plovila.<sup>11</sup> Ne postoji strukturirano i opće prihvaćeno značenje pojma nadziranja priveza i plovila osim nekih okvirnih odredbi u pravilnicima o redu u luci i ugovorima, te je ta obveza određena uvriježenim, običajnim postupanjima svake marine posebno.

Zakonik određuje ugovor o nautičkom vezu široko, na način da obvezuje pružatelja usluge veza na moru ili kopnu ustupiti korisniku veza na uporabu smještaj određenog plovila i osoba koje na njemu borave, a korisnika veza obvezuje platiti naknadu za vez,<sup>12</sup> dok se ostale usluge i radove treba izričito ugovoriti. Dodatno je pravo pružatelja usluge plovilo premjestiti na drugi odgovarajući vez u bilo kojem trenutku i bez suglasnosti korisnika veza.<sup>13</sup> Ovime je Zakonik odredio bazični pojam nautičkog veza određujući ustupanje veza kao osnovnu i jedinstvenu činidbu, dok se sva ostala prava i obveze trebaju posebno ugovarati.

Nadalje Zakonik određuje da vez može biti privremeni (tranzitni) ili stalni, a osim pisanim ugovorom, ugovor se može sklopiti konkludentno privezivanjem plovila za vez ili suglasjem stranaka o bitnim sastojcima ugovora, osim ako se pružatelj veza tome usprotivi.<sup>14</sup>

S druge, pak, strane ugovor o ostavi jest imenovani ugovor u katalogu hrvatskog obveznog prava koji člankom 725. ZOO-a određuje da se njime ostavoprimalac obvezuje „da primi stvar od ostavodavca, da je čuva i da je vrati kad je ovaj bude tražio“. Uspoređujući kritike u znanstvenoj javnosti o nepotpunosti definicije ostave iz ZOO-a<sup>15</sup> za primijetiti je da je zakonodavac i u ugovoru o nautičkom vezu jednako pristupio određujući u definiciji samo obvezu pružatelja usluge, kao i ovdje ostavoprimalca, ne određujući također nedvojbenu obvezu i korisnika veza i ostavodavca na predaju stvari. Međutim, suštinski kod ugovora o nautičkom vezu predaja plovila nije glava odrednica ugovora već je to predaja sigurnog veza. Zbog toga ugovor o nautičkom vezu nije realni ugovor jer je za valjanost realnog ugovora pored suglasja volja potrebna i predaja predmeta ugovora. Jednako tako, za predmet ugovora o ostavi i nautičkom vezu ne može se ustanoviti jednoznačnost kao pokretne stvari. Dapače, predmet ugovora o nautičkom vezu jest vez koji je prije usporediv s nekretninom jer se ugovorom predaje dio vodenog prostora. Ugovor

<sup>10</sup> Županijski sud u Zadru, 5 Gž-322/2020-2 od 31. ožujka 2020.

<sup>11</sup> *Op. cit. bilj.* 8. str. 324.

<sup>12</sup> Pomorski zakonik, čl. 673.j. st. 1.

<sup>13</sup> Pomorski zakonik, čl. 673.j. st. 2.

<sup>14</sup> Pomorski zakonik, čl. 673.k.

<sup>15</sup> 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. 1117-1118.

o nautičkom vezu uvijek je naplatni ugovor, dok je moguće kod ugovora o ostavi ugovoriti naplatnu i besplatnu ostavu.

Ovdje je važno napomenuti da uvodne odredbe o ostavi iz ZOO-a određuju pravo sklapanja ostave za tuđu stvar.<sup>16</sup> Po isteku ugovora o ostavi ili na zahtjev nevlasnika ostavoprimalac mora vratiti stvar. Jednako tako Zakonik nema odredbi o tome koje su osobe sa strane korisnika veza ovlaštene sklopiti ugovor o nautičkom vezu. Za pretpostaviti je da je upravo tu ugovornu stranu označio u ugovoru pod „korisnik veza“ dajući time konkludentno pravo sklapanja ugovora i s nevlasnikom plovila. Zakonodavac je svjestan da je poslovna praksa marina takva da vrlo često plovila ne koriste vlasnici nego korisnici čije su pozicije u odnosu na plovilo slične pozicijama brodarara. I upravo su oni ti koji zaključuju ugovor o vezu, bilo osobno ili preko punomoći, dok ako je vlasnik ujedno i korisnik plovila ugovor zaključuje vlasnik osobno ili preko punomoćnika, te je za razumjeti da se zakonodavac prilikom propisivanja odredbi o nautičkom vezu rukovodio upravo takvom poslovnom praksom. Dakle, i ostavodavac i korisnik veza mogu, a i ne moraju biti vlasnici predane stvari odnosno plovila. Zakonodavac je odredbama o sklapanju ostave za tuđu stvar želio omogućiti sve one okolnosti koje su životno moguće, primjerice neraspravljeno nasljedstvo, dok je nepropisivanjem slične odredbe kod ugovora o nautičkom vezu zapravo obuhvatio u praksi drugačije slučajeve kada ugovore sklapaju nevlasnici plovila, u pravilu skiperi ili druge osobe koje vlasnik ili korisnik plovila ovlasti.

### **3. BITNI SASTOJCI UGOVORA O NAUČKOM VEZU I UGOVORA O OSTAVI**

Prava i obveze iz ugovora o vezu samo su dio kompleksnih odnosa koji postoje na području luke između korisnika veza i pružatelja usluge. S jedne strane, čitav niz obveza za pružatelja usluga proizlazi iz zakonskih i podzakonskih odredbi, ali i odredbi pravilnika o redu u lukama koje donosi svaka luka nautičkog turizma za svoje područje. Za primijetiti je da je intencija zakonodavca kroz „posao nautičkog veza“ odrediti sve one bitne značajke ovog odnosa, ne ulazeći u formu ugovora, te sve one karakteristične odredbe za propise koji detaljiziraju sadržaj i oblik ugovora u nekim drugim pravnim poslovima, odnosno ugovorima. Pod pojmom posla nautičkog veza pretpostavljam skup akcija i postupaka koje poduzimaju sudionici, a koje osim stožernih i glavnih radnji koje se odnose na sklapanje ugovora o nautičkom vezu, uključuju i sva prava i obveze proizašle iz Zakonika, podzakonskih propisa i akata marine. Osim ugovaranja, posao nautičkog veza pretpostavlja i različite pregovore, informiranje i sve druge postupke stranaka ugovora za vrijeme boravka plovila na vezu.

Iz samog teksta Zakonika svakako se daju utvrditi oni bitni sastojci ugovora koji čine ugovor o nautičkom vezu, a to su: a) ustupanje i održavanje veza, b) plovilo,

---

<sup>16</sup> ZOO, čl. 726.

uz nadzor plovila na način na koji je ugovoren, c) vrijeme trajanja uporabe veza i d) plaćanje naknade za vez.

Sadržaj i oblik ugovora o nautičkom vezu nije Zakonikom propisan kao kod nekih drugih ugovora propisanih u hrvatskom zakonodavstvu, primjerice ugovora o leasingu koji temeljem Zakona o leasingu detaljno propisuje oblik i sadržaj ugovora.<sup>17</sup>

Bitni sastojci ugovora o ostavi nedvojbeno su utvrđeni kako u praksi tako i u teoriji. Bitni sastojci ugovora su: a) objekt ostave koji uvijek mora biti pokretna stvar, b) vrijeme trajanja ostave i c) naknada, samo ako je riječ o naplatnoj ostavi.<sup>18</sup>

Ključna razlika između ugovora o nautičkom vezu i ugovora o ostavi jest u tome što je bitan sastojak ugovora o nautičkom vezu ustupanje i održavanje veza, dok kod ugovora o ostavi toga nema. Kako Wolff i Padovan navode, taj sastojak i najvažnija *differentia specifica* između tih ugovora čine da je ugovor o nautičkom vezu ugovor uporabne ili najamne pogodbe jer je svrha sklapanja uvijek uporaba mjesta za vez pa je po svojoj pravnoj prirodi svaki ugovor o vezu uporabna ili najamna pogodba – *locatio conductio rei*. Time ugovor o nautičkom vezu spada u skupinu ugovora o privremenoj uporabi dobara i time se značajno udaljava od ostave.<sup>19</sup>

## 4. RAZLIKE BITNIH SASTOJAKA UGOVORA O NAUČKOM VEZU I UGOVORA O OSTAVI

### 4.1. Uvodna razmatranja

Prije upuštanja u raspravu o pravima i obvezama iz ugovora o nautičkom vezu, za istaći je kako je zakonodavac nomotehnički koncipirao odredbe na način da je najšire razvukao dosege odredbi koje pojedine imaju i načelni karakter, pokušavajući njima obuhvatiti sve pravne, nautičke i gospodarske situacije što se mogu u marinskom poslovanju dogoditi. Zakonodavac je time jasno normirao ugovor o nautičkom vezu bez i sa nadzorom plovila pa je na taj način povukao granicu između one velike većine ugovora koji se sklapaju bez nadzora i ostalih ugovora o nautičkom vezu. Konačno, ovo prethodno potvrđuje se u članku 673.n kojim se određuje da se nadzor plovila na vezu izričito dodatno ugovara, pa time nadzor nije temeljna obveza iz ugovora o nautičkom vezu. Ta dodatna obveza uključuje vanjski pregled plovila i njegove opreme ili vanjski pregled i pregled unutrašnjosti plovila.<sup>20</sup> Ovom odredbom zakonodavac je zapravo otvorio i omogućio širok spektar ugovornih odnosa koji se dodatno mogu ugovarati, s time da je primjenjivaču norme dao uputu da pojam „uobičajni vanjski pregled“ pretpostavlja da će upravo na njemu biti sloboda ocjenjivanja činjenica i dokaza u odlučivanju o spornim pravima i obvezama koje

---

<sup>17</sup> *Zakon o leasingu*, Narodne novine, br. 141/2013, čl. 52.

<sup>18</sup> *Op. cit. bilješka 15.* str. 1119.

<sup>19</sup> *Op. cit. bilj.* 8. str. 326.

<sup>20</sup> Pomorski zakonik, čl. 673.n. st. 1.

mogu nastati tijekom ili nakon isteka ugovornog odnosa. Zakonodavac je odredbom o dodatnom nadzoru plovila značajno približio pojedine ugovorne odnose ostavi, ostavljajući u praksi prije svega sudova da kod odlučivanja o pravima i obvezama stranaka ugovora o nautičkom vezu procjenjuju „uobičajnost pregleda“. Na taj način, doduše za značajno manji broj sklopljenih ugovora, primakao je ugovor o nautičkom vezu ugovoru o ostavi i pojmu čuvanja kao ključnu iritacijsku polugu zbog koje je zakonodavac i normirao ugovor o nautičkom vezu u Zakoniku želeći olakšati utvrđivanje stvarno ugovorenih prava i obveza iz ugovora o nautičkom vezu.

Naravno, po prirodi ugovornog odnosa, svrhe poslovanja, prava i obveza iz ugovora o koncesiji, zaštite života ljudi i imovine kao i zahtjeva za postupanjem tijela javne vlasti, postoje životne okolnosti u kojima je obveza pružatelja usluge da poduzme sva takva činjenja koja nisu ugovorena ugovorom o nautičkom vezu. Zakonodavac je takvu odredbu sadržao u članku 673.nj, doduše navodeći da takva činjenja „može izvesti“ i time doveo do dvojbi u tumačenju. „Hitna nepredviđena činjenja“ takve su prirode da pružatelj usluge to mora izvesti, naravno u skladu sa svojim kadrovskim, organizacijskim i drugim mogućnostima, pa ističem primjedbu na takvu formulaciju. Takva formulacija ne pridonosi širokoj jednostavnosti i razumljivosti propisa koja je svakako potrebna u svim zakonskim tekstovima, pa tako i u ovome. Stoga formulacija u kojoj bi se naglasila obveza hitnih i nepredviđenih činjenja, dok bi se suglasnosti korisnika veza stavile u drugi plan, zasigurno bi pomogla u jednostavnijem tumačenju i primjeni.

## 4.2. Ustupanje i održavanje veza

Ustupanje i održavanje veza osnovni je konstruktivni element ugovora o nautičkom vezu i osnova pojma ugovora o nautičkom vezu. Ustupanja mjesta za čuvanje u ugovoru o ostavi nema. Zakonodavac traži od pružatelja usluge da vez bude siguran i da tijekom trajanja ugovora vez održava na način da bude siguran i ispravan.<sup>21</sup> Takvom odredbom u potpunosti se ugovor o nautičkom vezu odvajaju od ugovora o ostavi, jer nije određen ni jedan element čuvanja i slično.

ZOO nije propisao nikakve tehničke karakteristike prostora za ostavu, stoga ostavoprimac odlučuje sam gdje će i kako čuvati stvari predane na čuvanje. Međutim, u pravilu i kod ugovora o nautičkom vezu pružatelj usluga odlučuje o lokaciji na kojoj će biti vezano plovilo. Jednako tako, pravo je pružatelja usluge da u bilo kojem trenutku može premjestiti plovilo na drugi odgovarajući vez bez pitanja ili odobrenja korisnika veza, kao što je pravo ostavoprimca da stvar koja je u ostavi premješta na njemu odgovarajuću poziciju.

Ostava može biti ugovorena za određenu lokaciju<sup>22</sup> odnosno mjesto, dok je Zakonik kod plovila propustio to napraviti. Zbog pravnog karaktera ostave, zakonodavac

---

<sup>21</sup> Pomorski zakonik, čl. 673.1.

<sup>22</sup> ZOO, čl. 727. st. 2.

ne propisuje tehničke karakteristike ni imovinskopravne pretpostavke za prostor ostave, a Zakonik propisuje odgovornost pružatelja usluge za pravne i materijalne nedostatke veza. U slučaju pravnih nedostataka veza, odnosno nepostojanja valjane pravne osnove za pružanje usluga nautičkog turizma, kao i zbog nedostataka u aktima vezanima uz koncesijsko pravo za bavljenje nautičkim turizmom, pružatelj usluge odgovara za štetu.<sup>23</sup> Važno je napomenuti i to da je Zakonik u članku 673. lj propisao kako se pružatelj usluge veza oslobađa odgovornosti ako dokaže da je šteta u cijelosti ili djelomično prouzročena radnjom ili propustom korisnika veza ili treće osobe učinjenim u namjeri da se prouzroči šteta ili iz nepažnje.

Time je konačno onemogućio ikakva pravna posezanja u slučajevima nastanka štete za odgovornošću pružatelja usluga, što je inače bila praksa, a sudovi su to prihvaćali povezujući ugovor o nautičkom vezu s ostavom, smatrajući da je pružatelj usluge morao čuvati plovilo pažnjom dobrog stručnjaka. Obrazlagali su da se pružatelj usluga bavi poslom nautičkog turizma, te da je po prirodi stvari stručnost u obavljanju nadzora i čuvanja plovila za vrijeme trajanja ugovora o nautičkom vezu zapravo okosnica poslovanja pružatelja usluge u nautičkom turizmu. Interesantno je vidjeti sudske presude iz kojih je jasno i nedvojbeno identificirana ostava u ugovoru o nautičkom vezu.<sup>24</sup>

Metoda supsumpcije koju su sudovi koristili u tumačenju ugovora o nautičkom vezu pretpostavlja da se u svakom ugovoru koji je sporan ili dvojbena u pogledu suglasja o pravima i obvezama ugovornih strana mora analitički utvrditi postojanje svih činjeničnih obilježja pravne norme.<sup>25</sup> Na taj se način supsumpcijom omogućuje podvođenje ugovora pod određeni zakonom uređeni ugovor samo onda kada cjelokupni konkretni ugovor u cijelosti odgovara sadržaju pravnih normi zakonom uređenog tipa ugovora. Kako pravne norme kojima je trebao biti uređen nautički vez nisu postojale, a zbog prirode ugovaranja nautičkog veza i raznih stranačkih odstupanja od dispozitivnih pravnih normi ostave, nije bilo moguće podvesti konkretni ugovor o vezu pod ostavu kao zakonom određeni imenovani ugovor.

Zasigurno bi bilo pravno korektnije da su primjenivači normi ugovor o nautičkom vezu podveli pod najam ili zakup, poštujući odredbe koje reguliraju stvarna prava na pomorskom dobru po kojemu ostvarivanje stvarnih prava na pomorskom dobru nije moguće. Podredno korištenje instituta najma ili zakupa na način da se oni načelno primjenjuju bilo je moguće, tim više što zabranjene stvarnopravne okolnosti najma i zakupa na pomorskom dobru ne zadiru u one elemente ostave, odnosno čuvanja koji predstavljaju spornu obvezu odnosno okolnost koji su koristili sudovi za odlučivanje o predmetima naknade šteta iz ugovora o nautičkom vezu. Potpuno bi bilo razumljivo da se utvrđivanje o tome odgovara li konkretni ugovor o nautičkom vezu zakonom uređenom imenovanom ugovoru najma i zakupu, ne

---

<sup>23</sup> Pomorski zakonik, čl. 673.lj. st. 2.

<sup>24</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, VI Pž-3667/02-3 od 18. siječnja 2006.

<sup>25</sup> Oechsler, J., *Vertragstypen* Martinek, M. (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einföhrungsgesetz und Nebengesetzen – Eckpfeiler des Zivilrechts*, Sellier – de Gruyter, Berlin 2008., str. 547-548.



čini preko već spomenute metode supsumpcije, već metodom dodjeljivanja tipu (njem. *die Methode der Typenzuordnung*). Metode supsumpcije i dodjeljivanja tipu utvrđuju postojanje osnovnih elemenata zakonom uređenog ugovora u konkretnom ugovoru koji su sklopile ugovorne strane, ali se metoda dodjeljivanjem tipu razlikuje od metode supsumpcije po tome što ona ne zahtijeva analizu ni postojanje svih baznih elemenata, već se utvrđivanje da konkretni ugovor odgovara određenom imenovanom ugovoru temelji na procjeni elemenata konkretnog ugovora u njihovoj ukupnosti.<sup>26</sup> Razlika je u ovim metodama, dakle, u tome da za razliku od metode supsumpcije, metoda dodjeljivanja tipu može određeni neimenovani ugovor podvesti i onda kada u određenom ugovoru nedostaju određeni elementi sadržani i u odredbama kojima je uređen imenovani ugovor. Nepostojanje takvih elemenata nadopunjuje se utvrđivanjem postojanja drugih elemenata i obilježja takve pravne snage da opravdava temeljem analize bitnih sastojaka određenog ugovora takav ugovor podvesti pod neki od imenovanih ugovora.

#### **4.3. Plovilo kao bitni sastojak ugovora uz nadzor plovila na način na koji je ugovoren i uporaba veza prema ugovoru i namjeni**

Bitni sastojak ugovora o nautičkom vezu jest i plovilo uz nadzor plovila ako je ugovoren i način na koji je ugovoren. Zakonik je u članku 673.p propisao obvezu korisniku usluge za održavanje plovila i opreme u „dobrom i ispravnom stanju“ te opremanje plovila „kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima“. ZOO ne sadrži odredbe o tome u kakvoj funkcionaloj kondiciji treba biti stvar predana na čuvanje odnosno na ostavu. Objekt ostave nije određen, niti su dani uvjeti koje mora zadovoljiti objekt ostave da bi bio predan na čuvanje. I tu je još jedna strukturalna razlika između ugovora o nautičkom vezu i ostave. Specifični uvjeti nautičkog veza, prije svega hidrometeorološki, odnosno mjesto ispunjenja ugovora o nautičkom vezu takvi su da je na pružatelju usluge prevenirati sve negativne okolnosti ispunjenja ugovora na način da se ispune uvjeti sigurnosti i pouzdanosti plovila iz ugovora o nautičkom vezu. Zakonodavac, jednako kao kod pružatelja uslugevezano uz nautički vez, i od primatelja usluge traži da stanje plovila uz dodatnu opremu bude takvo da po redovnom tijeku stvari i kod uobičajnih uvjeta ispunjenja ne dođe do štetnog događaja za plovilo i opremu, odnosno za primatelja usluge.

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju nestao je za sva plovila iz Europske unije „pritisak“ carinskog instituta privremenog uvoza robe. Naime, plovila pod stranom zastavom (velika većina stranih plovila u hrvatskim marinama državne su pripadnosti neke članice Europske unije) na vezu u Republici Hrvatskoj bila su u pravnom režimu privremenog uvoza koji je pretpostavljao da se radi o stranoj robi koja se privremeno nalazi na području Republike Hrvatske. S tim u vezi, opterećujuće je bilo za korisnika i za pružatelja usluga iz ugovora o nautičkom vezu poštovanje takvih carinskih propisa. Svakako, takva specifičnost ugovora o

---

<sup>26</sup> *Ibid.*, str. 549.

nautičkom vezu također je jedna od različitosti ugovora o nautičkom vezu i osnovnih instituta ostave i ostala je i dalje za plovila državne pripadnosti izvan Europske unije.<sup>27</sup>

Kod ostave je bitna značajka ugovornog odnosa u tome da se ostava prekida kada ostavodavac zatraži povrat predane stvari. Kod nautičkog je veza drugačije. Naime, tijekom trajanja ugovora o nautičkom vezu primatelj usluge ima pravo svakodnevno koristiti i vez i boraviti na plovilu, te isplivljavati iz marine i po želji se vraćati. Tijekom takvog razdoblja plovilo je u posjedu korisnika veza i podložno je promjenama koje nužno uvjetuje korištenje plovila. Upravo zato propisuje se široka odredba kojom se obvezuje korisnik veza na „dobro i ispravno stanje“ plovila odnosno na pojačanu pažnju korisnika usluge. Različite veličine plovila i tehničke karakteristike uvjetuju ovako široku odredbu kojom su obuhvaćena sva plovila na nautičkom vezu. Ovime se bitno odstupa od ostave i time se razlikuje jer se ne radi od deponiranju predmeta, odnosno predaji na čuvanje sve do zahjeva za povrat ili do isteka ugovorenog vremena kada završava primjena ugovora o ostavi. Iz ove usporedbe zamjetna je temeljna razlika između ugovora o ostavi i ugovora o nautičkom vezu. Kod ostave je to predaja određene stvari, a kod ugovora o nautičkom vezu toga nema jer se ugovara korištenje nautičkog veza pa činjenica da korisnik veza plovilom slobodno uplovljava i isplivljava ne dovodi do prestanka ugovora.

Ona potpuno nepoznata okolnost kod ostave određena je u Zakoniku i vezano uz ugovor o nautičkom vezu odnosi se na „uporabu veza prema ugovoru i namjeni“.<sup>28</sup> Dakle, gospodarska svrha ostave proizlazi iz obveze čuvanja predmeta ostave na način i na rok, ako je ugovoren, i predstavlja temeljnu obvezu ostavoprimalca, koji je preuzimanjem stvari postao jedini posjednik stvari za vrijeme čitavog trajanja ugovora o ostavi.<sup>29</sup> Kod ugovora o nautičkom vezu, primatelj usluge zapravo postaje posjednik dijela nautičkog gata i na taj način zapravo se primatelj usluge nalazi u ulozi posjednika svoga plovila i posjeda veza. Pored sudske prakse,<sup>30</sup> na to direktno i nedvojbeno upućuje odredba 673. o koja određuje da se vez mora „rabiti u skladu s ugovorom i njegovom namjenom kao dobar gospodarstvenik, odnosno dobar domaćin“. Dodatno, zakonodavac propisuje da uporaba suprotna načelima dobrog gospodarstvenika, suprotna ugovoru o nautičkom vezu u pogledu upotrebe veza predstavlja raskidni uvjet i ostavlja mogućnost pružatelju usluge tražiti naknadu štete.<sup>31</sup> Ovom odredbom toliko se strukturalno ugovor o nautičkom vezu udaljava od ostave da zapravo usporedba ostavoprimalca i pružatelja usluge, odnosno ostavodavac i korisnik veza postaje neusporediva. Korisnik usluge iz ugovora o nautičkom vezu člankom 673.o zapravo postaje osoba koja po ugovoru o nautičkom vezu predaje svoju stvar i ujedno postaje posjednik dijela tuđe stvari.

---

<sup>27</sup> Dominis, Ž., *Neka otvorena pitanja u primjeni instituta privremenog uvoza plovila sukladno Aneksu C Međunarodne konvencije o privremenom uvozu*, Naše more, Dubrovnik 2007., str. 123-136.

<sup>28</sup> Pomorski zakonik, čl. 673.o.

<sup>29</sup> Vrhovni sud Republike Hrvatske, *Rev – 1422/82* od 19. listopada 1982.

<sup>30</sup> Vrhovni sud Republike Hrvatske, *Rev – 201/98-2* od 4. listopada 2000.

<sup>31</sup> Pomorski zakonik, čl. 673.o st. 4.

Jednako kao i kod ostave koja u ZOO-u ne određuje obvezu predaje stvari na čuvanje, tako ni Zakonik ne određuje obvezu predaje plovila pružatelju usluga. Hrvatska pravna teorija kod ostave ističe kako obveza postoji na strani ostavoprimca da primi i čuva stvar.<sup>32</sup> Međutim, ovoj tezi valja prigovoriti što, ako je stvar bitan element ostave, onda je i predaja bitna bez obzira na konseozualnost ugovora o ostavi. Kod ugovora o nautičkom vezu u samoj definiciji ugovora određuje se ustupanje veza.

#### 4.4. Vrijeme trajanja uporabe veza

Vrijeme trajanja ugovora o nautičkom vezu, kao i ugovora o ostavi, počiva na načelu slobodne dispozicije stranaka. Time se ova dva ugovora nisu previše približila s obzirom na to da u pogledu duljine trajanja ugovora i kod ostalih imenovanih, zakonom uređenih ugovora u pravilu postoji sloboda ugovaranja. Ako bih želio ukazati na različitost u okvirima trajanja između ovih dvaju ugovora, za istaći je da ugovor o koncesiji kao „temeljni“ ugovor čini vremenski okvir i krajnji vremenski doseg trajanja ugovora o nautičkom vezu, pa je tako omogućeno pružatelju usluge da ugovara nautički vez najdalje dokle traje ugovor o koncesiji. Izvan toga, odnosno kada koncesija istekne, nema na to pravo.

Ugovor o ostavi jest ugovor koji je sklopljen načelno u korist ostavodavca pa je time ostavodavac u obvezi po isteku ugovora preuzeti stvar koja je bila predmet ugovora o ostavi. Hrvatska je pravna teorija na stavu da u slučaju nepreuzimanja deponirane stvari ostavodavac pada u vjerovničko zakašnjenje iz članaka 184 i 185 ZOO-a.<sup>33</sup>

Kod ugovora o nautičkom vezu posljedice neodlaska iz marine nakon što istekne ugovor o nautičkom vezu znači da dolazi do prešutne obnove ugovora o vezu. Znači kada se kumulativno ispune uvjeti prešutne obnove ugovora o vezu, a to je nastavak upotrebe veza, odnosno kada plovilo i dalje ostane na vezu i nakon isteka ugovora o nautičkom vezu, a pružatelj usluge se tome ne protivi, smatra se da je ugovor obnovljen pod istim uvjetima i na isto vrijeme koje je bilo određeno ugovorom koji je istekao.<sup>34</sup> Za primijetiti je da ova odredba direktno smanjuje dispozicije stranaka u ugovaranju, jer iz hrvatske je poslovne prakse razvidno da uvjeti poslovanja i ugovori o nautičkom vezu drugačije uređuju ovakve situacije kada se koristi vez nakon isteka ugovora.<sup>35</sup> Dakle, jednako kako je zakonodavac odredio doseg ugovora o nautičkom vezu na način da je člankom 673.n odredio nadzor plovila kada to stranke izričito ugovore, mogao je i kod prešutne obnove ugovora o vezu omogućiti strankama drugačije ugovaranje.

---

<sup>32</sup> Gorenc i drugi, *op. cit. bilješka 15*, str. 1121.

<sup>33</sup> *Ibid.* str. 1127.

<sup>34</sup> Pomorski zakonik, čl. 673.t.

<sup>35</sup> *Opći uvjeti za korištenje veza u Adriatic Croatia International Club*, točka 7. Rijeka, od 28. studenog 2018.

#### 4.5. Plaćanje naknade za vez

Plaćanje naknade za vez posljednji je bitni element ugovora o nautičkom vezu. Kako navodi hrvatska pravna teorija, ugovor o ostavi u pravilu je lukrativni ugovor,<sup>36</sup> dok je ugovor o nautičkom vezu uvijek onerozni ugovor. Štoviše, zakonodavac ne dopušta da marine ugovaraju besplatan ugovor o nautičkom vezu, propisujući u članku 973.r da je korisnik veza „dužan“ plaćati naknadu za vez.

Ugovor o nautičkom vezu jest naplatni ugovor. Ekonomska logika i razlozi pokretanja posla nautičkog turizma dobit su koju marine mogu ostvariti od pružanja nautičkih usluga. Struktura poslovnih prihoda pokazuje da marine najveći prihod ostvaruju od nautičkog veza, i to sve marine bez iznimke.<sup>37</sup> Ostava se, pak, može ugovoriti bez naknade ili naplatno. Ostava bez naknade time je nepotpun dvostrano obvezujući ugovor; nepotpun zato što ostavodavac po mogućnosti duguje samo naknadu za izdatke koje je ostavoprimac imao u vezi s čuvanjem stvari. Naplatna je ostava uzajamni ugovor, no samo u pogledu obveze na čuvanje s jedne strane i obveze naknade s druge strane, ali ne i u odnosu na obvezu vraćanja i preuzimanja. Pri naplatnoj ostavi ostavoprimac je dužan čuvati stvar kao dobar gospodarstvenik, odnosno dobar domaćin, dok je kod nenaplative ostave<sup>38</sup> ostavoprimac dužan čuvati stvar kao svoju vlastitu. Kako ne čuvaju svi ljudi stvari s jednakom pozornošću, to može značiti i da ostavoprimac „čuvajući stvar kao svoju vlastitu“ čuvanju povjerene stvari poklanja pozornost manju od pozornosti dobra gospodarstvenika. Teorija i sudska praksa, do stupanja na snagu Zakonika koji je regulirao ugovor o nautičkom vezu, u potpunosti se priklanjaju tezi da odgovornost za štete na plovilima koje nastaju tijekom trajanja ugovora o nautičkom vezu proizlazi iz činjenice da je ugovor o nautičkom vezu identičan naplatnoj ostavi.<sup>39</sup> To znači da se o štetama koje nastaju tijekom trajanja ugovora o nautičkom vezu sudovi rukovode pravilima suđenja iz sporova vezanih iz naplatne ostave. U pogledu naknade, načelo ostave je u tome da se smatra besplatnom te u tom smislu plaćanje naknade za čuvanje nije bitan sastojak ugovora o ostavi ni obveza ostavodavca. Dakle, dok je kod ugovora o nautičkom vezu bitni sastojak ugovora i naknada, u ostavi je osnovno načelo besplatnost ostave, a naplatna je ostava izuzetak.

### 5. ZAKLJUČAK

Ugovor o nautičkom vezu napokon je postao imenovan, zakonom uređen ugovor hrvatskog prava. Atipična priroda ugovora o nautičkom vezu neizbježno je zakonodavcu prouzročila problem pronalaska područja prava koje se ima primijeniti na ovaj ugovor. Područje prava koje se ima primijeniti na ugovor o nautičkom

---

<sup>36</sup> Gorenc i drugi, *op. cit. bilješka 15*, str. 1128.

<sup>37</sup> Adriatic Croatia International Club d.d., *Devetomjesečni izvještaj za razdoblje završeno 30. rujna 2023. godine*, Rijeka, 2023., str. 17.

<sup>38</sup> Gorenc i drugi, *op. cit. bilješka 15*, str. 1122.

<sup>39</sup> Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 32 Pž-5312/2022-2, od 22. veljače 2023.

vezu uvjetovano je time kakav se odgovor namjerava dati na pitanje pravne kvalifikacije činjeničnog opisa ugovora o nautičkom vezu. Motiv za uređenje ovakvih ugovornih odnosa bila je iritacija sudske prakse u pogledu metode kojom su sudovi procjenjivali prava i obveze iz ugovora o nautičkom vezu u vremenima kada ugovor nije bio propisan Zakonikom. Ugovor o nautičkom vezu mogao bi se sa sigurnošću kvalificirati kao atipični ugovor u kojemu se spajaju obveze koje se mogu podvesti pod različite vrste tipičnih ugovora, kao što su zakup (u odnosu na davanje na korištenje dijela gata ili pontona kao i vodene površine), najam (u odnosu na pravo korisnika veza na njegovu uporabu), ostava (u odnosu na posebno ugovorenu obvezu čuvanja plovila, uz vrlo velike razlike nautičkog veza i ostave u pogledu odgovornosti marine za štete na plovilima), posudba, isporuka (vode, električne energije, telefonski priključak) itd. Ugovor o nautičkom vezu, međutim, u praksi je već poprimio svoju pravnu individualnost, dovodeći do suživota odredbi koje porijeklom dolaze iz različitih imenovanih ugovora obveznog prava. Tako je, osim osnovne obveze pružanja vodene površine radi priveza plovila, također bitna posebno ugovorena funkcionalna obostranost koja obvezuje na jamstvo nadzora i sigurnost veza.

Stoga je bilo potrebno da pravni praktičari i teoretičari nađu jedinstveni put u određivanju prava i obveza u ugovoru o nautičkom vezu i da se izbere za to da i ovom ugovoru nađu mjesto među imenovanim ugovorima obveznog prava. Takav bi ugovor mogao obuhvatiti dva koncepta pružanja usluge nautičkog veza. Jedan bi koncept bio sličan zakupu, a drugi ostavi, odnosno po jednoj vrsti ugovora vez bi značio prepuštanje vodene površine bez ikakvih obveza i odgovornosti marine uz pravo korištenja ostalih usluga marine, a po drugome bi se takva usluga proširila i na nadzor plovila uz odgovornost marine.

Zakonodavac je zakonski uredio ugovor o nautičkom vezu u Zakoniku i na taj način udaljio ugovor o nautičkom vezu i ostavu u odnosu na bitne sastojke ugovora. Ovaj je rad pokazao kako ne postoji čvrsta spona s ugovorom o ostavi, bez obzira na to što primjeri sudske i poslovne prakse i nakon donošenja propisa i normiranja ugovora o nautičkom vezu to ne uvažavaju.

Cijeli zakonski tekst prožet je u recipročnoj međuovisnosti činjenja ugovornih strana. Ustupanje i održavanje veza obveza je pružatelja usluge, a s druge strane, kod korisnika usluge traži se uporaba veza prema ugovoru i namjeni. Jedan od bitnih elemenata ugovora o nautičkom vezu jest plovilo koje je često u posjedu korisnika usluge i korisnik usluge dužan je tijekom trajanja ugovornog odnosa održavati plovilo i opremu. Duljina trajanja ugovora o nautičkom vezu uvjetovana je ugovorom o koncesiji i posljedice ostajanja plovila u marini nakon isteka ugovora o nautičkom vezu različite su od posljedica koje ima stvar predana u ostavu. Konačno, ostava je u pravilu besplatna, a nautički je vez izrekom naplatan. Svi ovi bitni elementi ugovora o nautičkom vezu udaljavaju nautički vez i ostavu na način da je za zaključiti kako oni ni konceptualno nisu slični. Zakonodavac je bazični ugovor o nautičkom vezu u potpunosti udaljio od ostave, a ostavio je prostor za podredu

primjenu načela ostave kada se posebno ugovara nadzor plovila (bez ikakve opcije čuvanja) na vezu u ugovoru o nautičkom vezu.

Mišljenja sam da je propisivanje ugovora o nautičkom vezu u Zakoniku postiglo svoju svrhu, prije svega jer je standardiziralo ugovor o nautičkom vezu, ali i dalo pravnu sigurnost, te naposljetku omogućilo sudsku konzistentnost u prosuđivanju o ugovornim pravima i obvezama.

## LITERATURA

### Knjige i članci:

1. 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.
2. Oechsler, J., *Vertragstypen*, Martinek, M. (red.), *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen – Eckpfeiler des Zivilrechts*, Sellier – de Gruyter, Berlin 2008.
3. Padovan, A. V., *Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 52., br. 167, 2013., str. 1-35.
4. Padovan, A. V.; Ćorić, D.; Čičovački, L., *Marina Operator's Obligations from the Contract of Berth according to the Business Practices of Croatian Marinas*, Zbornik radova 7. IMSC – International Maritime Science Conference, Solin, Hrvatska, 20.-21. travnja 2017., str. 381-394.
5. Pijaca, M., *Pravni odnosi između marine i charter kompanije u svezi s ugovorom o vezu – prikaz hrvatske i komparativne poslovne prakse*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018, str. 253-284.
6. Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Standardizirani modeli ugovora o vezu za hrvatske marine kao korak naprijed*, in Barbić, J.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff V. (Eds.), *Novi pravni režim za marine (The New Legal Regime for Marinas)*, Nakladnički niz *Modernizacija prava*, knjiga br. 47, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 2019., pp. 127-195.
7. 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.

### Pravni propisi:

1. *Pomorski zakonik*, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.
2. *Zakon o lesaingu*, Narodne novine, br. 141/13.

3. *Zakon o obveznim odnosima*, Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22.

### **Sudska praksa:**

1. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 32 Pž-5312/2022-2, od 22. veljače 2023.
2. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 35 Pž-3255/2019-3 od 11. svibnja 2022.
3. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 43 Pž-676/2018-2 od 24. ožujka 2022.
4. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 47 Pž-2991/2022-2 od 21. travnja 2023.
5. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 47 Pž-4747/2019-3 od 11. veljače 2022.
6. Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, VI Pž-3667/02-3 od 18. siječnja 2006.
7. Vrhovni sud Republike Hrvatske, *Rev – 1422/82* od 19. listopada 1982.
8. Vrhovni sud Republike Hrvatske, *Rev – 201/98-2* od 4. listopada 2000.
9. Vrhovni sud Republike Hrvatske, *Rev – 877/1991-2* od 18. rujna 1991.
10. Županijski sud u Zadru, 5 Gž-322/2020-2 od 31. ožujka 2020.

### **Ostalo:**

1. Adriatic Croatia International Club d.d., *Devetomjesečni izvještaj za razdoblje završeno 30. rujna 2023. godine*, Rijeka 2023.
2. *Opći uvjeti za korištenje veza u Adriatic Croatia International Clubu, Rijeka, od 28. studenog 2018.*

## **COMPARATIVE ANALYSIS OF THE LEGAL REGULATION OF CONTRACTS ON NAUTICAL BERTHS IN THE MARITIME CODE AND STORAGE SPACE CONTRACTS IN THE CIVIL OBLIGATIONS ACT**

In 2019, the Croatian legislation made amendments to the Maritime Code, which, for the first time, regulated nautical mooring contracts, aligning with Croatian business practices. This caused some disruption in the contracting process, leaving parties without a clear contractual framework and legal protection. To resolve this disorder, the legislator introduced a new standard contract in the Croatian maritime law by standardizing the nautical berth contract in the Code. Prior to 2019, Croatian legislation did not significantly impact the content of nautical berth contracts. The nautical berth contract has now become a standard contract in Croatian law, forming the basis of nautical business as a distinct contractual form. This type of contract is regulated by law, and its content is characterized by specific features, distinguishing it from other contracts, particularly with the general terms and conditions of marinas. In practice, contracting a nautical berth always involves accepting the general terms and conditions of the marina, allowing the future user to negotiate and establish special contractual agreements. Croatian judicial practice has clearly indicated the strong connection between the contract for a nautical berth and the contract for storage. The primary objective of this paper is to demonstrate how the legal regulation of nautical berths in the Code

has incorporated elements of storage from the Civil Obligations Act. This comparison aims to provide clear guidance for practitioners on when to apply the principles and provisions of storage in cases of non-standardization or sub-standardization in certain specific circumstances. The research will assess the similarities between the essential components of the storage contract and the legal definition of the nautical berth contract.

**Key words:** *contracts on nautical berths, contracts on storage, keeping vessels, important contents of contracts on mooring, important contents of contracts on storage*