

Dr. sc. Ratko **BRNABIĆ**, redoviti profesor*
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu
ratko.brnabic@pravst.hr

UDK 627.097:347.79
629.5.08:347.74

Izvorni znanstven rad

Rad stigao: 28. travnja 2025.

Rad prihvaćen: 4. lipnja 2025.

Dr. sc. Marija **VIDIĆ**, izvanredna profesorica**
Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru
marija.vidic@pf.sum.ba

Dr. sc. Miho **BAĆE**, docent*
Pomorski fakultet Sveučilišta u Dubrovniku
miho.bace2@gmail.com

UGOVARANJE NADZORA JACHTE ILI BRODICE U UGOVORU O NAUTIČKOM VEZU – PRIJEDLOZI DE LEGE FERENDA

Sažetak: Donošenjem odredbi o nautičkom vezu u Pomorskom zakoniku 2019 godine napokon je normativno demistificirana osnovna usluga u nautičkom poslovanju u Republici Hrvatskoj. Time je dan pravni okvir za uređenje prava i obveza tijekom trajanja ugovora o nautičkom vezu, uz veliku normativnu pokrivenost svih onih gospodarskih i pravnih okolnosti koji se vezuju uz ugovor o nautičkom vezu. U ovom znanstvenom istraživanju cilj je ukazati na pravne okvire unutar kojih zakonodavac treba propisati odredbe o ugovoru o nautičkom vezu u kojemu je ugovoren nadzor plovila. Dakle, utvrditi sve one bitne okolnosti, prije svega na strani pružatelja usluge, temeljem kojeg je moguće u odredbama osigurati utvrđenje osnovnih odnosa u takvom ugovoru. Kao pitanje postavlja se da li je svaka luka nautičkog turizma kao pružatelj usluge podobna za sklapanje takvog ugovora? Ovo pitanje se nameće prije svega jer je zakonsko rješenje koje uređuje pitanje ugovora o nautičkom vezu određuje da pružatelj usluge ima valjanju „pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te o pružanju usluga u nautičkom turizmu“ i da pružatelj usluge korisniku usluge mora ustupiti „siguran vez te pažnjom dobrog stručnjaka održavati vez tako da bude ispravan i siguran“. Dakle, da li su svi vezovi u lukama nautičkog turizma pogodni za uslugu nadzora s aspekta sigurnog ispunjenja obveze nadzora. Iz analiziranih ugovora o nautičkom vezu razvidno je da se ugovaranjem veza pružatelj usluge obvezuje pružiti vez, a to znači kako u ugovoru tako i u praksi da lokacija veza nije trajna za cijelo vrijeme trajanja ugovora, odnosno pravo je pružatelja veza premješati jachtu ili brodicu s mjesta na mjesto. U kontekstu ispunjenja ugovora i činjenice da uvjeti za nadzor jachte ili brodice nisu na cijelom prostoru luke nautičkog turizma svugdje jednaki postavlja se problem ugovaranja. Konačno, potrebno je razlučiti pojam nadzora jachte ili brodice na vezu od pojma čuvanja. Naime, zakonodavac propisivanjem odredbi o ugovoru o nautičkom vezu u odnosu na nadzor nedvojbeno daje široke odredbe o nadzoru jachte ili brodice od svih štetnih utjecaja, osim krađe. Opseg nadzora nije u fokusu ovog istraživanja iz nekoliko razloga. Prije svega tehničke karakteristike plovila koja su na vezu jako su različite, pa slijedom toga nemoguće je pravno uniformirati opsege nadzora za sve jachte ili brodice jednako. Tako definiranje pojma nadzora, ma koliko on pravno fluidan i širok bio u možebitnom zakonskom rješenju praktično bi bio neodrživ. Zato se ovdje prije svega istražuju sve one pravne i tehničke podloge koje mogu omogućiti ugovaranje nadzora.

Ključne riječi: ugovor o nautičkom vez, ugovor o nautičkom vezu uz nadzor plovila, lokacija veza, krađa.

* Dr. sc. Ratko Brnabić, redoviti profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, ORCID ID: orcid.org/0000-0001-7057-6943.

** Dr. sc. Marija Vidić, izvanredna profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Mostaru, ORCID ID: orcid.org/0000-0002-8743-5351.

* Dr. sc. Miho Baće, docent Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Dubrovniku, ORCID ID: orcid.org/0009-0000-9877-1388.

I. UVODNA RAZMATRANJA – JAHTA ILI BRODICA NA VEZU NIJE OPASNA STVAR

Uvodno je važno istaći da su luke nautičkog turizma, odnosno pružatelji usluge nužno pravne osobe, pa tako pri ocjeni odgovornosti iz ugovora o nautičkom vezu može doći i do primjene odgovornosti pravne osobe za štetu koju poćini njezino tijelo u obavljanju ili u vezi s obavljanjem svojih funkcija.¹ Isto tako kroz opće uvjete za sklapanje ugovora o nautičkom vezu može se uzeti u obzir i primjena drugih odredbi ZOO-a kojima se uređuje odgovornost za štetu od opasne stvari i opasne djelatnosti.²

Jahta ili brodica na vezu, što znači u stanju mirovanja bez upaljenih pogonskih uređaja, same po sebi se ne bi mogle smatrati opasnom stvari u smislu kako to određuje ZOO-a, ali bi mogli biti opasna stvar ako posebne okolnosti slućaja tako nedvojbeno ukazuju. Na isti naćin pružanje veza na uporabu jahti ili brodici nije moguće smatrati opasnom djelatnošću.³ Ovdje je korisno istaknuti da su oba vida odgovornosti (subjektivni i objektivni) relevantna za pitanje građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma s obzirom na to da se samo u posebnim okolnostima opasnom stvari u sudskoj praksi smatra – jahta brodica na motorni pogon u pogonu. Status brodice (ili jahte) kao opasne stvari može se razmatrati u pravilu kroz ćinjenicu u koju se svrhu ta stvar koristi (ili ne koristi) kod pojedinoga štetnog događaja. U tom je smislu novija sudska praksa zauzela takoder i stav da brodica na vezu sama po sebi nije opasna stvar, jer u mirovanju ne predstavlja povećani rizik za okolinu.⁴ Tako na primjer; sud je zaključio da u slućaju kada bi plovilo bilo u pogonu – bilo u kretnji, upotrebom motora ili bez motora (na jedra), tada bi ona predstavljala opasnu stvar, pa samim time i šteta koja bi nastala kao posljedica te kretnje povlaći odgovornost vlasnika po naćelu objektivne odgovornosti. Slijedom toga isti sud donosi zaključak da vlasnik plovila ne može biti odgovoran te slijedom toga i nije dužan regresirati izvršene isplate na ime štete izazvane štetnim događajem ostalim vlasnicima plovila ni po naćelu objektivne odgovornosti, a ni po naćelu krivnje.⁵

Hrvatsko zakonodavstvo posebno normira odgovornost za štetu od opasne stvari i od opasne djelatnosti. Relevantne odredbe ne određuju pobliže što se smatra opasnom stvari ili što se smatra opasnom djelatnošću. Što će biti u odrećenim okolnostima opasna stvar ili opasna djelatnost prosuđuje se prema stavovima sudske prakse i pravne teorije.⁶

U pogledu pravne teorije za istaći je da se teorija prilićno nedvojbeno odredila prema pitanjima da li je djelatnosti luke nautičkog turizma opasna djelatnost ukljućujući

¹ Tako ćl. 1062. Zakona o obveznim odnosima, NN, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22 i 155/23, (dalje: ZOO).

² Ćl. 1063. i 1064. ZOO-a.

³ Tako isto i opširnije: Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost?*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 61, br. 176, 2022., str. 223.

⁴ Tako: Ljubenko M., *Graćanskopravna odgovornost luke nautičkog turizma*, doktorski rad, 2024., str. 52.

⁵ Općinski sud u Rovinju, P-178/07 od 17. veljaće 2017. godine.

⁶ Ćl. 1065. ZOO-a.; Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev 190/2007-2 od 27. ožujka 2007. istaknuto je da su opasne stvari one: „koje po svojoj namjeni, osobinama, poloćaju, mjestu i naćinu uporabe ili na drugi naćin ćine povećanu opasnost štete za okolinu, pa ih se mora nadgledati i upotrebljavati s povećanom pozornošću.“.

pored usluge pružanja nautičkog veza i druge djelatnosti (rad dizalice, rad strojeva za prijevoz plovila kopnom i drugih stvari u vlasništvu luke nautičkog turizma), te da li je plovni objekt opasna stvar. Opširnu analizu i određivanje u odnosu je li plovilo opasna stvar i je li djelatnost luka nautičkog turizma opasna djelatnost dale su autorice Skorupan Wolff, V. i Padovan, A. V. u svom radu „Je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost?“.⁷

Donošenjem Zakona o izmjenama i dopuna Pomorskog zakonika⁸ 2019. godine napokon je normativno demistificirana osnovna usluga u nautičkom poslovanju u Republici Hrvatskoj. Time je dan pravni okvir za uređenje prava i obveza tijekom trajanja ugovora o nautičkom vezu, uz veliku normativnu pokrivenost svih onih gospodarskih i pravnih okolnosti koji se vezuju uz ugovor o nautičkom vezu. Ovdje bi se trebalo osvrnuti i na odredbe čl. 673.lj Pomorskog zakonika⁹ kada je propisana objektivna odgovornost pružatelja usluge veza iz ugovora o vezu. Tom odredbom uređuje se odgovornost u slučaju nepostojanja valjane pravne osnove pružatelja usluge, pa je za zaključiti da obavljanje ove djelatnosti u tim okolnostima samo iznimno predstavlja opasnu djelatnost.¹⁰ Također, potrebno je naglasiti da prema prirodi ugovora o vezu marina u provedbi tog ugovora ne stječe posjed nad plovilom, neovisno čak i o tome je li dodatno ugovorena usluga nadzora plovila.¹¹

Dodatno, autori domaće pravne teorije ukazuju da je u odnosu na odgovornost luke nautičkog turizma vrlo je važno definirati tko, kako i u kojem opsegu odgovara u slučaju štete koju jahta ili brodice počine morskom okolišu, stvarima ili osobama u moru.¹² To se posebno ovdje ističe jer zakonsko uređenje nautičkog veza nije normiralo ove situacije koje mogu nastati prilikom boravka jahte ili brodice u luci nautičkog turizma. Slijedom toga ostaje da luka nautičkog turizma u svojim internim aktima koji

⁷ „Plovilo na vezu kao cjelina nije opasna stvar prema kriteriju svog postojanja, svojstava, položaja i uporabe. To znači da štete prouzročene plovilom na vezu koje je ispravno, u normalnim uvjetima, pri normalnoj uporabi, smještaju i uz uobičajeni nadzor nisu štete koje potječu od opasne stvari. Stoga, u odštetnim parnicama čiji je povod oštećenje ili uništenje plovila na vezu u kontekstu odgovornosti iz ugovora o vezu, a jednako tako u kontekstu izvanugovorne odgovornosti za štetu, najčešće nema mjesta za primjenu pravila o objektivnoj odgovornosti za štetu nastalu zbog opasne stvari ili opasne djelatnosti.“ ... „Primarna djelatnost marine, a to je ustupanje mjesta za vez u moru ili na suhom, ne može se smatrati djelatnošću koja stvara povećanu opasnost za ljude, imovinu i okoliš. Nadziranje plovila na vezu koje uključuje niz standardiziranih postupaka nadzora plovila na vezu, gatova i luke također nije opasna djelatnost. Većina dodatnih usluga i radova koje marine ispunjavaju u okviru ugovora o vezu nisu opasne djelatnosti, primjerice poslovi izbacivanja oborinskih voda iz plovila, provjetravanje unutrašnjosti plovila, kontrola kaljuže, pokrivanje plovila ceradom, punjenje baterija, čišćenje unutrašnjosti plovila i sl.“. Tako: Skorupan Wolff V.; Padovan, A. V., *Je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost?*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 61, br. 176, 2022., str. 276–277.

⁸ NN, 17/19. (dalje: ZIDPZ2019).

⁹ NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.

¹⁰ Tako: Ljubenko M., *Građanskopravna odgovornost luke nautičkog turizma*, doktorski rad, 2024., str. 54.

¹¹ *Ibid.*

¹² Ćorić, D., *Primjena odredbi Pomorskog zakonika o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodarka na jahte i brodice*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 145.

su obvezujuće za sve sudionike ugovornog i izvanugovornog odnosa nedvojbeno široko propiše pravila za obavljanje raznih dodatnih tehničkih i servisnih usluga, a koje bi mogle ugroziti morski okoliš, stvari ili osobe.¹³

Luke nautičkog turizma u općim uvjetima ugovora upravo po pitanjima opasne stvari ili opasne djelatnosti bez obzira na to kao se odnose prema određenim djelatnostima unutar ili izvan ugovora o nautičkom vezu ne mogu se izuzet od odgovornosti, odnosno neće biti od odlučne važnosti za prosuđivanje je li jahta ili brodica opasna stvar ili usluga veza opasna djelatnost. Prema tome ograničenje odgovornosti luke nautičkog turizma zbog određenja u općim uvjetima ugovora ili aktima luke nautičkog turizma (primjerice pravilnicima) neće moći biti ni predmetom ograničenja odgovornosti kroz uređenje općih uvjeta ugovora o vezu ili drugim aktima luke nautičkog turizma.

Za uvodna razmatranja, a za potrebe ovog rada potrebno je prije svega uzeti u obzir da je riječ o jahti ili brodici na vezu. Samim time to je odlučna činjenica koja značajno mijenja pitanja odgovornosti jer jahta ili brodica nemaju ona svojstva koja bi imala da su u plovidbi, te se samo u određenim iznimnim okolnostima može ocjenjivati jahtu ili brodicu kao opasnu stvar.

Ovime se željelo utvrditi početne postavke s kojim korisnik veza i pružatelj usluge ulaze u ugovorni odnos koji uključuje nadzor. Od važnosti je dakle utvrditi dali se nadzire stvar koja je opasna ili se nadzire stvar koja po svim okolnostima, od činjenice postojanja pa do karakteristike okoline u kojoj se ugovor o nautičkom vezu izvršava odnosno traje nije opasna. Naravno, preduvjet svega na strani pružatelja usluge je valjana pravna osnova koja pretpostavlja sve one tehničke i poslovne uvjete da bi se ispunilo pružanje usluge nadzora u ugovoru o nautičkom vezu.¹⁴

II. OPSEG NADZORA JAHTE ILI BRODICE PO UGOVORU O NAUTIČKOM VEZU

Do 2019. godine hrvatsko zakonodavstvo nije utjecalo čak ni minimalno na sadržaj ugovora o nautičkom vezu. Donošenjem odredbi ugovor o nautičkom vezu u hrvatskom pravu time postaje standardni ugovor, te kao takav čini stožernu činjenicu

¹³ *Ibid.* str. 211.

¹⁴ S tim u vezi za citirati je Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Je li plovilo na vezu opasna stvar, a djelatnost marine opasna djelatnost?*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 61, br. 176, 2022., str. 277-278: „Iako djelatnost marine po prirodi i načinu na koji se redovito obavlja nije opasna, tj. premda opasnost kao opća karakteristika nije tipična za tu djelatnost, ona ipak može u određenim slučajevima, točnije, pod određenim okolnostima postati opasna. Rezultati našeg istraživanja pokazuju da se djelatnost marine može smatrati opasnom djelatnošću u trima slučajevima: a) ako je riječ o djelatnosti koja se prema tumačenju građanskopravne teorije i sudske prakse smatra opasnom djelatnošću, ona je opasna i u kontekstu poslovanja marina, b) ako koncesionar marine koji ima valjanu pravnu osnovu za pružanje usluge veza učestalo krši svoje obveze te je očito da nije u stanju osigurati efikasne preventivne mjere zaštite i sprječavanja opasnosti njegova djelatnost može poprimiti attribute opasne djelatnosti, c) ako je riječ o koncesionaru marine koji ima valjanu pravnu osnovu za pružanje usluge veza i koji učestalo ne krši svoje obveze te je očito da je u stanju osigurati efikasne preventivne mjere zaštite i sprječavanja opasnosti, njegova djelatnost može poprimiti attribute opasne djelatnosti samo iznimno, i to ako je riječ o toliko važnim nedostacima, propustima u činjenju, manjkavostima u obavljanju djelatnosti koji stvaraju povećanu opasnost jer nastaje predvidiv i vrlo visok rizik nastupanja štete.“

nautičkog poslovanja kao zasebnog ugovornog oblika određen specifičnim sadržajem, odnosno postaje zakonom uređen tip ugovora, kojemu je i poslovna praksa dala poseban, karakterističan sadržaj po kojem se razlikuje od drugih ugovora, posebno sa općim uvjetima poslovanja luka nautičkog turizma.

Ugovaranje nautičkog veza u poslovnoj praksi uvijek je kroz prihvaćanje općih uvjeta poslovanja marine. Normiranje nautičkog veza u hrvatskom zakonodavstvu spriječilo je jednu bitnu praksu prije svega sudsku u povezivanju ostave i ugovora o vezu. Naime, sve do donošenja odredbi o nautičkom vezu u ZIDPZ2019, ugovor o nautičkom vezu i ostavu povezivalo je tumačenje po kojem je čuvanje jedno od najčvršćih poveznica ova dva ugovora.¹⁵

Člankom 673.j. ZIDPZ2019 zakonodavac uređuje da pružatelj usluge veza, dakle luka nautičkog turizma „ustupa vez korisniku veza na uporabu“. Time se dala jasna i nedvojbeno distinkcija između ugovora o nautičkom vezu i imenovanih ugovora obveznog prava iz ZOO-a, po kojima se sve do donošenja odredbi o nautičkom vezu u ZIDPZ2019 raspravljao i ugovor o nautičkom vezu. Uobličavanjem tog ugovornog odnosa u ustupanje korisniku veza radi uporabe veza napravilo se odlučno udaljavanje ova dva ugovorna odnosa prije svega u pogledu ostave. Naime, ugovor o ostavi je u potpunosti usmjeren na stvar koju predaje ostavodavac. Po ugovoru o nautičkom vezu iz ZIDPZ2019 to bi bila brodica ili jahta. Samom činjenicom da je s jedne strane „ustupanje veza korisniku veza, a s druge strane „primanje stvari od ostavodavca, te čuvanje i vraćanje kad ostavodavac bude tražio“ jasno se odstupa od međusobne sličnosti ova dva ugovorna odnosa. Luka nautičkog turizma ovim uređenjem ne čuva stvar, čak nema obveze ugovoriti provođenje svog nadzora nad stvari (brodica ili jahta), kako je to uređeno stavkom trećim tog članka.¹⁶

Upravo zbog toga u samom ugovoru ili u općim uvjetima ugovora bilo bi stoga nužno, ali i potrebno radi razumijevanja međusobnih prava i obveza korisnika veza i pružatelja usluge, uvijek urediti da li je ugovoren nadzor i ako jest što podrazumijeva usluga nadzora.

Činjenica da osim usluge ustupanja veza pružatelj usluge iz ugovora o nautičkom vezu nema obvezu čuvanja, nadzora i slično ZIDPZ2019 ne pokušava urediti što bi bio obuhvat i sadržaj usluge nadzora plovila, jer to nije osnovna obveza pružatelja usluge veza.¹⁷ Nadzor kao dodatna usluga u odnosu na „bazični“ ugovor o nautičkom vezu prepuštena je međusobnom autonomnom uređenju između pružatelja usluge i korisnika veza ili kroz opće uvjete poslovanja luke nautičkog turizma¹⁸ ili kroz neposredno pregovaranje o sadržaju ugovorenog nadzora.

¹⁵ Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, 35 Pž-3255/2019-3 od 11. svibnja 2022., Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, VI Pž-3667/02-3 od 18. siječnja 2006., Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev – 201/98-2 od 4. listopada 2000.

¹⁶ Tako i: Baće, M., *Poredbena analiza pravnog uređenja ugovora o nautičkom vezu iz Pomorskog zakonika i ugovora o ostavi iz Zakona o obveznim odnosima*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 61, br. 2, 2024., str. 305.

¹⁷ Tako i: Ljubenko M., *Građanskopravna odgovornost luke nautičkog turizma*, doktorski rad, 2024., str. 63.

¹⁸ Slično o subordiniranosti jedne ugovorne strane kada su dio ugovornog odnosa opći uvjeti poslovanja: Vidić, M., Baće, M., *„Posebnosti ugovaranja leasinga plovila u pravnom prometu u Republici Hrvatskoj.“* Poredbeno pomorsko pravo, vol. 62, br. 177, 2023, str. 209-248.

ZIDPZ2019 uređuje nadzor jahte ili brodice u članku 673.n¹⁹ na način da uređenje nadzora nad brodicom ili jahtom upućuje samo na „uobičajeni vanjski pregled“. Takvo određenje nadzora samo po sebi upućuje na to da ono nije samo po sebi dostatno za razumijevanje takve obveze odnosno usluge, te postavlja pitanje koje sve radnje i u kojim vremenskim terminima treba poduzimati pružatelj usluge za ispunjenje ove svoje obveze. Zbog svega navedenog kod određivanja obveza pružatelja usluge, odnosno luke nautičkog turizma, da bi se odredio transparentan ugovorni odnos za obvezu nadzora, luka nautičkog turizma treba u svojim općim uvjetima ugovora ili posebno ugovorenim sadržajem odrediti sve one sastavnice koje čine usluge nadzora. Jasnost uređenja nadzora u ugovornom odnosu od iznimne je važnosti u slučajevima nastupanja štetnih događaja, jer će se nakon nastupa štetnog događaja u izvansudskom i sudskom postupku uvijek ispitivati je li pružatelj usluge izvršavao obvezu nadzora upravo onako kako je određeno općim uvjetima ugovora, odnosno zasebnim odredbama o nadzoru u ugovoru o nautičkom vezu između pružatelja usluge i korisnika veza. Tumačenjem čl. 673.n st. 1. ZIDPZ2019 može se zaključiti da pružatelj usluge ima samo okvirnu zakonsku „uputu“, jer ako je ova obveza ugovorena, tada je pružatelj usluge „dužan“ uobičajenim vanjskim pregledom provoditi nadzor. Određenje „vanjski uobičajeni pregled“ otvara mnoge dvojbe o praktičnim dosezima ove obveze.

Postavlja se na primjer pitanje da li se usluga nadzora može ili ne može ugovoriti tako da će pružatelj usluge nju izvršavati isključivo putem videonadzora, jer se takvo što ne bi moglo podvesti pod „uobičajeni vanjski pregled“. Odnosno da li je nužno da djelatnik luke nautičkog turizma nadzire stanje jahte ili brodice dolaskom neposredno pred jahtu ili brodicu. Dosadašnja praksa u lukama nautičkog turizma je da vanjski pregled provode djelatnici luke nautičkog turizma neposrednim fizičkim obilaskom jahti i brodica odnosno vezova. Iz analiza provedenih u okviru drugih radova, a koji su relevantni za potrebe ovog istraživanja, gdje su prikazani primjeri općih uvjeta ugovora o vezu različitih luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, razvidno je da luke nautičkog turizma do sada nisu detaljnije uređivale razne aspekte nadzora²⁰, primjerice

¹⁹ (1) Ako je nadzor jahte ili brodice na vezu izričito ugovoren, pružatelj usluge veza dužan je uobičajenim vanjskim pregledom provjeravati stanje jahte ili brodice i njezine opreme, a ako je to izričito ugovoreno, nadzor jahte ili brodice može uključivati i provjeravanje stanja unutrašnjosti jahte ili brodice. (2) Obveza nadzora iz stavka 1. ovoga članka postoji uz uvjet da se jahta ili brodica nalazi na vezu i da na njemu ne borave korisnik veza ili osobe koje je on ovlastio. (3) Obveza pružatelja usluge veza da nadzire jahtu ili brodicu na vezu prestaje u trenutku kada su korisnik veza ili treća osoba koju on ovlasti stupili na jahtu ili brodicu, osim ako nije drugačije ugovoreno.

²⁰ Skorupan Wolff V., *Odgovornost za krađu plovila na vezu i posljedice neispunjenja ugovorne obveze predaje plovila marini iz ugovora o vezu i čuvanju polovila*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 56, br. 171, 2017., str. 218–221.; Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Obveze korisnika veza iz ugovora o vezu prema aktualnoj poslovnoj praksi u hrvatskim marinama*, u: Amižić Jelovčić, P. et al. (ur.), *Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, zbornik radova 2. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava, Split 27-28 September 2018 (ISCML Split 2018)*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2018., str. 333–379.; Skorupan Wolff, V.; Padovan, A. V., *Postoje li elementi ostave u ugovorima o vezu u lukama nautičkog turizma?*, u: Čorić, D.; Radionov, N.; Čar, A. (ur.), *Zbornik radova 2. međunarodne konferencije transportnog prava i prava osiguranja, Intranslaw 2017.*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, str. 313–351.; Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V., *Ugovor o vezu de lege ferenda*, u: Barbić, J. (ur.), *Pravni okvir za luke nautičkog turizma: okrugli stol održan 8. veljače 2018. u palači Akademije u Zagrebu*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2018., str. 41–93.

u kojim će periodima provoditi nadzor. Ovakva i slična pitanja mogu biti relevantna u slučajevima štetnih događaja radi utvrđivanja je li luka nautičkog turizma uredno provodila svoju ugovorenu obvezu nadzora.

Ovdje je važno razmotriti još jedan zakonodavni aspekt koji se naslanja na temu ovog rada, a to je odredba čl. 673.lj ZIDPZ2019 koja upućuje na upravnopravnu ispravnost na strani pružatelja usluge veza, a čime se dalje uređuje iznimno i njegova objektivna odgovornost.²¹ Donošenjem takvih odredbi je prihvaćen stav kako pružatelj usluge, odnosno luka nautičkog turizma kod štetnog događaja odgovara po načelu subjektivne odgovornosti, jer djelatnost pružanja usluge veza nije neka posebna opasnost odnosno opasna djelatnost. U ovom slučaju pružatelj usluge nema posjed nad jahtom ili brodicom, osim ako je uz uslugu veza ugovorio i primjerice brodopopravljачku ili brodoservisnu uslugu a koju obavlja pružatelj usluge iz ugovora o nautičkom vezu, te će posjed nad jahtom ili brodicom imati dok takvi radovi traju.

Članci 673.l i 673.m ZIDPZ2019 upućuju na bit ugovora o nautičkom vezu, odnosno što on znači u smislu opsega usluge u kojoj luka nautičkog turizma uređuje svoje obveze u općim uvjetima ugovora o vezu. Tim člancima se uređuje odgovornost luke nautičkog turizma za materijalne nedostatke veza. Pod materijalnim nedostatkom veza moguće je razumjeti fizičko stanje mjesta za vez i naprava za vez. Mjesto za vez je lokacija koja predstavlja mjesto ispunjenja ugovora o nautičkom vezu unutra luke nautičkog turizma, a naprave za vez je infrastruktura koju luka nautičkog turizma ima za vezivanje jahti ili brodica. To je u pravilu s kopnene (ili pontonske) strane ugrađeno mjesto na koje će korisnik veza vezati plovilo, a s morske strane to je sam konop (kolokvijalno „mooring“) čiju ispravnost za konkretne uvjete tog položaja osigurava luka nautičkog turizma. Kod suhog veza to je specijalna brodska ležaljka na kojoj se ostavlja plovilo i mjesto gdje se postavlja takva ležaljka. Pod materijalni nedostatak veza također je još moguće podvesti i materijalne uvjete kao što su dubina mjesta za vez, stabilnost (plutajućeg) pontona te izloženost veza utjecajima vjetra kroz pozicije veza u odnosu na lukobrane i drugu zaštitu.²²

III. OKVIRI LUKE NAUTIČKOG TURIZMA ZA SKLAPANJE UGOVORA O NAUTIČKOM VEZU UZ NADZOR

Već smo prethodno u ovom radu obrađivali pravnu osnovu luka nautičkog turizma za sklapanje ugovora o nautičkom vezu.²³ ZIDPZ2019 određuje s jedne strane obvezu pružatelja usluge na valjanu pravnu osnovu za sklapanje ugovora²⁴, a pak u istom članku dalje ne proglašava ništetnim ugovor koji je sklopio pružatelj usluge koji nema valjanu pravnu osnovu. Dapače, zakonodavac razrađuje prava korisnika veza u slučaju sklapanja takvog ugovora.²⁵

²¹ Ljubenko M., *Građanskopravna odgovornost luke nautičkog turizma*, doktorski rad, 2024., str. 63.

²² *Ibid.* str 64.

²³ Više o tome: Hlača, V.; Nakić, J., *Pravni status marina u Republici Hrvatskoj*, Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske, vol. 1, br.1, 2010., str. 175–185.

²⁴ ZIDPZ2019, čl. 673.lj, st. 1.

²⁵ ZIDPZ2019, čl. 673.lj, st. 2. - 5.

3.1. Pravilnici o redu u luci – ograničenja u dispozicijama ugovaranja nautičkog veza

Stupanjem na snagu novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama²⁶ (dalje: ZPDML2023) prvi put se zakonski definira pojam luke nautičkog turizma²⁷ člankom 141. na način da je propisano da je luka nautičkog turizma luka namijenjena za prihvataj, smještaj i održavanje plovila, te je opremljena za pružanje usluga korisnicima i plovilima, a u poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu.

Kad se raspravlja o upravnim aspektima koncesionara koji upravlja lukom nautičkog turizma za istaći je i slijedeću okolnost koja se vezuje uz luke nautičkog turizma koje nemaju u potpunosti slobodnu dispoziciju u uređenju svojih prava i obveza u ugovoru o nautičkom vezu. Dakle načelo slobodne dispozicije stranaka, odnosno slobodan građanskopravni okvir za uređenje svojih prava i obveza prema korisnicima veza ipak je ograničen.²⁸ Ograničenje u uređenju ugovora o nautičkom vezu u određenoj mjeri ograničeno je nekim prisilnim odredbama iz ZPDML2023. Naime, ZPDML2023 određuje obvezu donošenja pravilnika o redu u luci²⁹ koji potvrđuje nadležna lučka kapetanija.³⁰ U pravilu sastavni dio općih uvjeta ugovora o nautičkom vezu su i pravilnici o redu u luci, a pravilnici o redu u luci moraju prethodno biti usklađeni s uvjetima koji su odobreni od navedenoga nadležnog tijela kroz pravilnik o redu u luci. Usklađivanje luka nautičkog turizma kao pružatelja usluga prema korisnicima vezova, temeljem obveza koje luka nautičkog turizma ima po ZPDML2023, jako je važno jer svi aspekti zakona odnose se na pružatelje usluga kao koncesionare pa je time od važnosti da se pravilnicima o redu u luci nautičkog turizma razrade obveze koncesionara, odnosno pružatelja usluga prema korisnicima vezova.³¹

ZPDML2023 između ostalog dakle uređuje imovinskopravna pitanja, način uporabe pomorskog dobra i koncesije na pomorskom dobru, pa time i utječe na građanskopravni aspekt ugovora o vezu. Time se svakako postavljaju okviri za odredbe o nadzoru jahte ili brodice koje ovdje *de lege ferenda* predlažemo.³²

3.2. Različitosti u kondicijama veza u lukama nautičkog turizma

Za reguliranje nadzora jahte ili brodice, kao i opće sigurnosti u lukama nautičkog turizma, treba uzeti u obzir da su pojedine luke nautičkog turizma izgrađene na dijelovima obale koja nije prirodno zaštićena od djelovanja mora, odnosno od atmosferske, pa su zbog toga pojedini dijelovi luka nautičkog turizma upitne sigurnosti u periodima jakih valova, vjetera i slično. To se dakle prije svega odnosi na luke nautičkog turizma

²⁶ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN, br. 83/23.

²⁷ Ovim zakonom zamijenjen je Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN, br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16 i 98/19.

²⁸ O načelu dispozitivnosti u ugovaranju nautičkog veza više: Baće, M., Mandić N., *Podredna primjena odredbi o općim pravilima obveznog prava na ugovore o nautičkom vezu iz Pomorskog zakonika*, Transactions on maritime science, vol. 14. br.1. 2025.

²⁹ ZPDML2023, čl. 163.

³⁰ O tome više: Skorupan Wolff, V., *Standardizacija općih uvjeta poslovanja koncesionara marina kao korak naprijed*, (2017), 22. Međunarodna znanstvena konferencija o ekonomskom i društvenom razvoju – Pravni izazovi modernog svijeta „Aktualni pravni izazovi održivog razvoja jadranskih luka nautičkog turizma“, Split.

³¹ Primjerice: Pravilnik o redu u luci Frapa.

³² ZPDML2023, čl. 4. - 70.

izvan prirodnog zaklona od valova u kojima je utjecaj valova umanjen izgradnjom lukobrana i gdje su u periodima potpune zauzetosti luke nautičkog turizma jahte ili brodice privezane u neposrednoj blizini ulaza, te su za vrijeme nevremena izložena znatnim kretanjima na valovima, što može dovesti do oštećenja jahte ili brodice.³³

Luke nautičkog turizma koje su izgrađene na području koje nije zaštićeno od djelovanja mora odnosno prirode, a takva je velika većina u Republici Hrvatskoj imaju lokacije, odnosno prostore unutar svog koncesioniranog područja u kojima je sigurnost priveza upitna u pojedinim okolnostima. Svi nepovoljni utjecaji valova koji su najčešća ugroza za jahte ili brodice u luci nautičkog turizma mogu se donekle ublažiti lučkom infrastrukturom prije svega lukobranima, plutajućim valobranima ili valobranskim nasipima. Upravo zbog toga luka nautičkog turizma odnosno ovlaštenik koncesije po ZPDMML2023 treba donijeti pravilnik o redu u luci, da bi se temeljem takvih odredbi utvrdili stupnjevi, odnosno razine sigurnosti vezova po lokacijama unutra luke nautičkog turizma, da bi se s time uvjetovali pravni opsezi daljnjih uređenja kroz opće uvjete ugovora ili sami ugovor.³⁴ Praksa ugovaranja nautičkog veza u Hrvatskoj je takva da zbog nepridržavanja pravilnika o redu u luci, općih uvjeta ugovora ili drugih akata luke nautičkog turizma, pružatelj usluge ima pravo uskratiti vez, odnosno uporabu veza na način da jednostrano raskine ugovor o nautičkom vezu.

Kod raspravljanja o uvjetima luka nautičkog turizma za ugovaranje nadzora u obzir treba uzeti i činjenicu da često kod manevriranja u lukama nautičkog turizma dolazi do različitih nezgoda; udara u obalu, sudara s drugom jahtom ili brodicom te zaplitanja propelera o privezne konope. Sve ove nezgode nastaju zbog nedovoljnog prostora za privez u marinama, posebno širine koridora između gatova i prostora potrebnog za manevriranje, odnosno prevelikog broja jahta ili brodice u marini. Nadalje, jahte ili brodice koja koriste benzinske motore u velikom su riziku od požara. Zbog svega toga je, imajući u vidu sve ove rizike, izrazito važno na odgovarajući ih način pokušati prevenirati donošenjem i provođenjem odgovarajućeg pravilnika o redu u luci.³⁵

3.3. Sigurnosna zaštita u lukama nautičkog turizma

Pravilnici o redu u luci kako smo već naveli donose se za svaku luku nautičkog turizma zasebno i odnose se na cjelokupni kopneni i morski prostor luke nautičkog turizma, a sve u skladu s ugovorom o koncesiji.

Sigurnosna zaštita u luci nautičkog turizma povjerena je koncesionaru, te je koncesionar luke nautičkog turizma odgovoran za ustrojavanje, službe zadužene za sigurnosnu zaštitu luke³⁶ kao posebne organizacijske i funkcionalne jedinice ovlaštene za provedbu svih sigurnosnih mjera, a sve suglasno zakonskim i podzakonskim aktima koji reguliraju ovu problematiku kao i aktima luke nautičkog turizma.³⁷

³³ Petrinović, R.; Mandić, N.; Milošević Pujo, B., *Standardi sigurnosti plovidbe u lukama nautičkog turizma (marinama) s posebnim osvrtom na održavanje reda u luci*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 199.

³⁴ Sastavni dio ugovora o vezu su i pravilnici o redu u luci. Tako primjerice: Ugovor o korištenju godišnjeg veza u moru u ACI marini Opatija Ičići, Ugovor o vezu u marini Lav, Ugovor o vezu u marini Mandalina, Ugovor o vezu u marini Vrsar, Ugovor o vezu u Marini Punat.

³⁵ Tako i: Ljubenko M., *Građansko-pravna odgovornost luke nautičkog turizma*, doktorski rad, 2024., str. 60.

³⁶ Jović, H.; Mudrić, M., *Sigurnosna i privatna zaštita morskih luka u Republici Hrvatskoj*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 211.

³⁷ Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka (NN, br. 108/17, 30/21).

Unutar ovih okvira svaka luka nautičkog turizma mora ugovoriti svoju prilagođenu preventivnu zaštitu. Osnovna usluga koje pružaju luke nautičkog turizma djelatnost je iznajmljivanja veza za smještaj jahta ili brodice, a pri obavljanju te osnovne djelatnosti kao i svih sporednih djelatnosti mora postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima, odnosno s tzv. pažnjom dobrog stručnjaka.³⁸ Pažnja dobrog stručnjaka za potrebe preventivne zaštite svakako uključuje angažiranje zaštitarskih snaga, odnosno tjelesne i tehničke zaštite, a sve za sprječavanja nastanka štete na jahtama ili brodicama i njihovoj opremi, objektima, opremi luke nautičkog turizma, infrastrukturi, suprastrukturi kao i drugoj imovini luke nautičkog turizma.

Pored ZPDML2023 koji na određeni način utječe na sadržaj ugovora o nautičkom vezu i Zakon o pružanju usluga u turizmu³⁹ (dalje: ZPUT), sadržajno u najvećoj mjeri uređuje pitanja djelatnosti iz sfere nautičkog turizma. Za zaključiti je da iz odredbi ZPUT-a nije vidljiv neki utjecaj odredbi na sam sadržaj ugovora o nautičkom vezu odnosno općih uvjeta na opće uvjete ugovora.⁴⁰

IV. LOKACIJA VEZA KAO UVJET ZA SKLAPANJE UGOVORA O NAUTIČKOM VEZU UZ NADZOR

Praksa je hrvatskih luka nautičkog turizma da u uvjetima poslovanja odnosno u ugovaranju veza samim ugovorom ne određuju konkretan vez.⁴¹ Naime, luke nautičkog turizma imaju u svojim internim aktima, planovima i slično utvrđen broj vezova lokacije i numeraciju samih vezova, ali u pravilu ugovaraju kako smo već naveli samo vez ne navodeći točnu lokaciju veza.

³⁸ Jović, H.; Mudrić, M., *Sigurnosna i privatna zaštita morskih luka u Republici Hrvatskoj*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 57, br. 172, 2018., str. 218.

³⁹ Zakon o pružanju usluga u turizmu, NN, br. 130/2017, 25/2019, 98/2019, 42/2020 i 70/2021.

⁴⁰ Zanimljivo je istaći raspravu vezanu uz obveze luke nautičkog turizma po ZPUT-a: „Potrebno je spomenuti da čl. 6. st. 1. t. 1. ZPUT-a uređuje dužnost objave općih uvjeta ugovora kad se usluge pružaju prema putnicima, što bi gramatički značilo da takva dužnost pružatelja usluga ne postoji kod usluga koje se pružaju ostalim korisnicima usluga, koji nisu putnici. Nije jasno je li to bio stvarni cilj ove odredbe, s obzirom na to da se dalje u istom članku pod točkom 3. uređuje pravo svih korisnika usluga (ne samo putnika) na ulaganje prigovora. Moguće je zaključiti da ovdje zakonodavac nije htio umanjiti prava potrošača kao korisnika usluga ovisno o tome je li potrošač putnik ili korisnik druge usluge (npr. usluge korištenja veza). Ipak, prema gramatičkom tumačenju ove odredbe proizlazi da marine nemaju obvezu javno objaviti opće uvjete ugovora o vezu. Navedeno je ujedno otežalo pribavljanje, analizu, ali i praćenje izmjena tih uvjeta za potrebe ovog rada, imajući u vidu da znatan broj marina, u skladu s gornjim uređenjem ZPUT-a, nije javno objavio svoje opće uvjete ugovora o vezu, te ih stoga dostavlja na uvid samo za slučaj konkretnog traženja korisnika radi mogućeg sklapanja ugovora. Mišljenja smo da bi u ovom dijelu bilo korisno urediti čl. 6. ZPUT-a u smjeru koji bi jasnije propisao da pružatelji ostalih usluga, koje se ne odnose na putnike – nisu dužni objaviti svoje opće uvjete. Odnosno, izjednačiti ovu dužnost pružatelja usluga u odnosu na sve korisnike usluga u turizmu, također i zato da bi se cilj i svrha zaštite prava potrošača uskladili između ZPUT-a i ZZP-a.“ Ljubenko M., *Građanskopravna odgovornost luke nautičkog turizma*, doktorski rad, 2024., str. 62.

⁴¹ Do drugačijeg zaključka neće dovesti ni činjenica da se nekim ugovorima o nautičkom vezu ipak definira identifikacija veza, najčešće brojem veza. Takvo određenje nema za cilj da je volja stranaka trajno zadržati upravo navedeni vez, već informativno odrediti koje mjesto u luci nautičkog turizma je ugovoreno.

Takva praksa je zbog toga što luke nautičkog turizma pored stalnog veza koji je sklopljen obično na godinu dana ugovaraju i mjesečne vezove odnosno dnevne vezove. Ostavljajući pravo premještanja jahta ili brodice s veza na vez luke nautičkog turizma ostavljaju mogućnost da na mjesto stalnog veza određene jahte ili brodice mogu ugovoriti dnevni ili mjesečni vez jer okolnosti u poslovanju tako nalažu.

4.1. O pravu pružatelja usluge na premještanje jahte ili brodice

Činjenica da se ugovorima o nautičkom vezu ne definira konkretan vez koji se daje na uporabu, već se općim uvjetima poslovanja uređuje da je luka nautičkog turizma ovlaštena promijeniti mjesto veza bez posebne suglasnosti korisnika veza. Time se ne umanjuje obveza luke nautičkog turizma da održava u ispravnom i sigurnom stanju sve vezove koje daje na uporabu.⁴²

Konkretiziranje mjesta veza u luci nautičkog turizma nije bitan element ugovora o vezu. Cilj je takvog određenja bolja iskoristivost kapaciteta luke nautičkog turizma, bez ograničavanja, manjkavosti ili pak uskraćivanja usluge korisniku veza.

U pogledu odgovornosti za materijalne nedostatke ispunjenja od strane pružatelja usluge, uređenje sadržaja i opsega ispunjenja davanja nautičkog veza po ugovoru o nautičkom vezu ovdje valja istaknuti članak 673.j ZIDPZ2019. Navedenim člankom određeno je da ugovorom o nautičkom obveza pružatelja usluge da ustupi vez na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave. Time zakonodavac nije obvezao na tehničku i prostornu prikladnost veza konkretnoj jahti ili brodici. Stavkom trećim istog članka uređeno je kako je svako daljnje uređenje obveza pružatelja usluga slobodno uređeno s odredbama ugovora koje stranke ugovora samostalno uređuju. Ovdje zakon posebno upućuje na mogućnost ugovaranja nadzora te dodatnih usluga i radova.

4.2. Mjesto veza u kontekstu ugovaranja nadzora

Zakonodavac dakle, načelno omogućuje ugovaranje nadzora na način da se ono posebno ugovara između korisnika veza i pružatelja usluge ili kroz uvjete poslovanja luke nautičkog turizma koje bi dale okvir za nadzor. Primjer uređenja nadzora kroz opće uvjete poslovanja na način da je razrađen postupak nadzora u svim svojim segmentima je primjer luke nautičkog turizma Punat.⁴³

Opći uvjeti poslovanja u pogledu nadzora jahte ili brodice u luci nautičkog turizma Punat uređuju vanjski pregled, što ne uključuje pregled opreme od strane mornara i to najviše dva puta tijekom 24 sata tj. najmanje svakih 12 sati, što znači da mornari nemaju obvezu u periodu između dva obilaska tijekom 12 sati ni na koji način nadzirati plovilo. Zatim, određuje obavljanje nadzora samo ako je nedvojbeno jasno da korisnik veza ili druge osobe nisu prisutne na tom plovilu ili u njegovoj blizini. Nadzor se vrši sa kopna prolaskom gatovima uz jahte ili brodice u istim dnevnim razmacima. Pored ovih odredbi Opći uvjeti poslovanja marine Punat imaju odredbe o isključivanju odgovornosti luke nautičkog turizma Punat kada je ugovoren nadzor, a radi se o specifičnim situacijama tijekom ispunjenja ugovora.

Međutim za naglasiti je da i ovdje na primjeru luke nautičkog turizma Punat i kada je ugovoren nadzor nije određeno mjesto veza. Međutim iz dosadašnje analize tehničkih uvjeta koje imaju luke nautičkog turizma nedvojbeno je da bi nadzor kao takav trebao biti vezan uz ugovor o nautičkom vezu u kojem je za cijelo vrijeme trajanja ugovora ugovoreno točno određeno mjesto za vez. Time bi zakonodavac svakako umanjio rizike

⁴² ZIDPZ2019, čl. 673m, st. 1.

⁴³ Opći uvjeti poslovanja marine Punat d.o.o., čl. 6., 7. i 8.

koje bi inače mogle nositi ugovori o nautičkom vezu s ugovorenim nadzorom kada nije ugovoren točno određeni vez.

Smisao ovakvog prisilnog uređenja je u činjenici da tehničko uređenje veza za vezanje jahte ili brodice na obali mora biti adekvatno za uslugu nadzora. Moglo bi se odrediti i da unutar takve grupe vezova koje su prikladne za nadzor omogućiti pružatelju usluge premještanje jahte ili brodice odredi vez, pa na primjer odredba ugovora o vezu ima ili konkretizirani vez ili nekonkretizirani vez ali unutar grupe vezova koji su prikladni za nadzor. Pružatelj usluge veza je stoga dužan omogućiti takvo mjesto veza gdje će korisniku usluge omogućiti sigurnost od nastupa štetnog događaja. Predviđivi uzroci štete su pri tome prvenstveno uzroci koji potječu od vremenskih uvjeta.

V. KRAĐA

Općenito odgovornost luke nautičkog turizma za krađu jahte ili brodice u velikoj će mjeri ovisiti o ugovornim obvezama luke nautičkog turizma vezano uz nadzor, prijavu dolaska i odlaska korisnika, predaje ključeva ili isprava. Pružatelj usluge veza nema pravo zabranjivati ili kontrolirati ulazak, boravak ili izlazak iz luke nautičkog turizma, niti nije ovlašten provjeravati identitet osoba koje se nalaze na jahtama ili brodicama, ni prema zakonu ni prema uobičajenim općim uvjetima ugovora o vezu.⁴⁴

S druge pak strane, ideja nadzora iz ZIDPZ2019 proizlazi iz želje zakonodavca da pored davanja pravnog okvira osnovnom ili bazičnom ugovoru o nautičkom vezu u kojem su uređena osnovna prava i obveza korisnika veza i pružatelja usluge, ujedno u zakonskom tekstu normira i glavne smjernice nadzora plovila kao dodatne usluge unutar ugovora o nautičkom vezu. *Ratio* odredbe „uobičajenim vanjskim pregledom provjeravati stanje jahte ili brodice i njezine opreme“ iz članka 673.n st. 1. upućuje na intenciju zakonodavca da pružatelj usluge nadzora nadzire stanje jahte ili brodice u smislu tehničke ispravnosti i kondicije.

Konačno, opasnost od krađe u hrvatskim marinama je velik jer su obale susjednih zemalja jako blizu i relativno je lako sakriti plovila i izići iz obalnog nadzora Republike Hrvatske. Dodatno, plovila koja viju zastave neke od članica Europske unije u biti su domaća plovila pa su za takva plovila kontrole, evidencije i slično svedene na minimum.

Opasnosti od krađe za jedrilicu je manja jer su jedrilice zbog sporosti svojega kretanja teže mobilne, niti bi takva opasnost postojala u odnosu na plovila manje vrijednosti i slabijih maritimnih sposobnosti za plovību otvorenim međunarodnim vodama. Nadalje, manja opasnost od krađe je i za jahte i brodice na suhom vezu, prije svega jer je luka nautičkog turizma dužna na tehnički način organizirati kontrolu ulaska i izlaska jahta i brodice sa suhog veza, što nije moguće u slučaju morskog veza. Konačno, opasnost od krađe inventara i dijelova s plovila je sveprisutna.

Iz izloženog je razvidno da otvorena pitanja koja se nameću unutar ugovora o nautičkom vezu i krađe, a sve vezano uz činjenicu neometanog ulaska i izlaska iz luke nautičkog turizma svima, traže zakonska regulacija. Prijedlozi prije svega odnose se na određenje prema tome da li nadzor znači da je ta usluga i sprečavanje krađe jahta ili brodice, odnosno stvari na njoj, inventara i slično. Mišljenja smo da se zakonskim odredbama primjenjivaču norme o nadzoru jahte ili brodice da jasna uputa da nadzor ne uključuje sprječavanje krađe jahte ili brodice, odnosno njene opreme.

⁴⁴ Tako primjerice: Ugovor o korištenju godišnjeg veza u moru u ACI marini Opatija Ičići, Ugovor o vezu u marini Lav, Ugovor o vezu u marini Mandalina, Ugovor o vezu u marini Vrsar, Ugovor o vezu u Marini Punat.

VI. ZAKLJUČAK

ZIDPZ2019 ugovor o vezu uređuje pod nazivom „ugovor o nautičkom vezu“, pri čemu je jasno dao do znanja da ako stranke žele da uslugu nadzora treba dodatno ugovarati. Zakonodavac je dao osnovna određenja nadzora pa je na taj način usmjerio ovu dodatnu uslugu prema obvezi pružatelja usluge da „uobičajenim vanjskim pregledom“ vrši uslugu nadzora.

Slijedom toga, svakako će biti zahtjevno ugovorno urediti mnoga pitanja, npr. početak i prestanak obveze nadzora, sam sadržaj obveze nadziranja, protokolna postupanja pružatelja usluge tijekom provedbe nadzora, među ostalim, postupanja nakon utvrđenja sumnje na štetni događaj ili nakon nastupa šetnog događaja, dinamiku nadzora, način provedbe nadzora kroz vizualno vanjska opažanja, opažanje videonadzorom, opažanje digitalnom tehnikom putem različitih senzora, opažanja stupanjem na samu jahtu ili brodicu te mnoge druge oblike provedbe nadzora kao moguće ugovorne obveze na strani pružatelja usluge veza.

Od donošenja ZIDPZ2019 luke nautičkog turizma pomalo uređuju i ustaljuju način, dinamiku i ciljeve svoje usluge nadzora na konkretan način površ općega vanjskog pregleda plovila sada propisanog zakonom kad se ugovori usluga nadzora, jer je to u prirodi dobrovoljnosti pružanja usluge nadzora.

Prijedlozi koji se ovim radom upućuju odnose se prije svega da su luke nautičkog turizma građevinski i poslovni kompleksi koji nemaju jednaku kvalitetu veza na cijelom svom području, pa samim time svi vezovi nisu ni podložni za uslugu nadzora. Luke nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj uglavnom su izgrađene na nezaštićenom dijelu obale od utjecaja valova i vjetrova. Dodatno, pojedini gatovi i obale, odnosno kopneni dio veza ponekad nisu adekvatno opremljeni za siguran i trajan boravak jahta i brodice. Stoga prijedlozi koji se upućuju odnose se na potrebu jasne sinergije pravilnika o redu u luci koji će uz asistenciju lučke kapetanije jasno utvrditi pogodne vezove u luci od onih koji nisu pogodni za sklapanje ugovora o nautičkom vezu uz nadzor. Uvjeti poslovanja luka nautičkog turizma uvijek sadrže odredbe koje omogućuju pružatelju usluge da tijekom trajanja ugovora premještaju jahtu ili brodicu s jednog veza na drugi. To pravo pružatelju veza bi i dalje postojalo samo unutra grupe vezova koji su pogodni i za uslugu nadzora.

Iz intencije zakonodavca jasno je da je nadzor zamišljen kao dodatna usluga koja uključuje uobičajeni vanjski pregled jahte ili brodice te opreme u smislu tehničke kondicije jahte ili brodice. U tom smislu, a naslanjajući se na prethodna iskustva vezana uz povezivanje ugovora o nautičkom vezu i ostave u vrijeme kad zakonski nautički vez nije reguliran upućuje na potrebu uređivanja ugovora o nautičkom vezu na isključivanje od odgovornosti luke nautičkog turizma za slučaj krađe jahte ili brodice, kao i opreme na njoj.

Izrazito visoka izloženost riziku luka nautičkog turizma zbog velikog broja korisnika u pojedinoj luci te visokih vrijednosti stvari zbog kojih se sklapa ugovor o nautičkom vezu upućuje na gotovo neizostavnu potrebu zakonskog uređivanja usluge nadzora kao dodatne usluge ugovaranja iz djelatnosti luka nautičkog turizma.

Konačno, uređenje ugovora o nautičkom vezu uz nadzor u dosadašnjim okvirima ZIDPZ2019 uz ove prijedloge po našem mišljenju išao bi u cilju pravne sigurnosti iz odgovornosti luka nautičkog turizma.

Ratko BRNABIĆ, PhD., Full Professor,
Faculty of Law, University of Split,
ratko.brnabic@pravst.hr

Marija VIDIĆ, PhD., Associate Professor
University of Mostar, Faculty of Law
marija.vidic@pf.sum.ba

Miho BAĆE, PhD., Assistant Professor
University of Dubrovnik, Faculty of Maritime
miho.bace2@gmail.com

CONTRACTING THE SUPERVISION OF A YACHT OR BOAT IN A NAUTICAL BERTH AGREEMENT – PROPOSALS OF DE LEGE FERENDA

Summary: *By adopting the provisions on nautical berthing in the Maritime Code in 2019, the basic service in nautical business in the Republic of Croatia has finally been normatively demystified. This provides a legal framework for regulating rights and obligations during the duration of a nautical berthing agreement, with extensive normative coverage of all those economic and legal circumstances related to a nautical berthing agreement. The aim of this scientific research is to point out the legal framework within which the legislator should prescribe the provisions on a nautical berth agreement in which the supervision of a vessel is contracted. Therefore, to determine all those important circumstances, primarily on the side of the service provider, on the basis of which it is possible to ensure the determination of the basic relations in such an agreement in the provisions. The question is whether every nautical tourism port as a service provider is suitable for concluding such an agreement? This question arises primarily because the legal solution that regulates the issue of nautical mooring contracts stipulates that the service provider has a valid “legal basis for performing the activity of providing mooring services in accordance with the positive regulations on maritime property and seaports and on the provision of services in nautical tourism” and that the service provider must provide the service user with “a safe mooring and maintain the mooring with the care of a good expert so that it is correct and safe”. Therefore, are all moorings in nautical tourism ports suitable for supervision services from the aspect of safe fulfillment of the supervision obligation. It is clear from the analyzed nautical mooring contracts that by contracting the mooring, the service provider undertakes to provide the mooring, which means both in the contract and in practice that the location of the mooring is not permanent for the entire duration of the contract, i.e. the mooring provider has the right to move the yacht or boat from place to place. In the context of fulfilling the contract and the fact that the conditions for supervising a yacht or boat are not the same everywhere in the entire area of a nautical tourism port, the problem of contracting arises. Finally, it is necessary to distinguish the concept of supervising a yacht or boat at a mooring from the concept of guarding. Namely, by prescribing provisions on the nautical mooring contract in relation to supervision, the legislator undoubtedly provides broad provisions on the supervision of a yacht or boat from all harmful influences, except theft. The scope of supervision is not the focus of this research for several reasons. First of all, the technical characteristics of vessels that are moored are very different, and consequently it is impossible to legally standardize the scope of supervision for all yachts or boats equally. Defining the concept of supervision in this way, no matter how legally fluid and broad it may be in a possible legal solution, would be practically untenable. Therefore, all those legal and technical bases that can enable the contracting of supervision are investigated here first of all.*

Keywords: *nautical mooring contract, nautical mooring contract with vessel supervision, mooring location, theft.*