

ODGOVORNOST LUKE NAUTIČKOG TURIZMA IZ UGOVORA O VEZU I OSIGURANJE

Dr. sc. ADRIANA VINCENCA PADOVAN*

UDK 627.097 : 347.4

347.763 : 347.79

368.23

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 10.10.2013.

Prihvaćeno za tisak: 11.12.2013.

U ovom radu autorica razmatra problematiku ugovora o vezu i odgovornosti luke nautičkog turizma koja proizlazi iz tog ugovora, osobito za štete na plovilima koja se nalaze na vezu u luci nautičkog turizma. Raspravlja se o pravnoj prirodi i sadržaju ugovora o vezu, te o opsegu i visini odgovornosti luke nautičkog turizma, kao i njenog osiguratelja odgovornosti. Posebno se analizira i pravo na izravnu tužbu korisnika veza protiv osiguratelja odgovornosti luke nautičkog turizma. Daje se osvrt na relevantnu domaću sudsku praksu te se iznose neka poredbenopravna rješenja poglavito iz talijanske pravne doktrine i prakse.

Ključne riječi: odgovornost luke nautičkog turizma; odgovornost marine; ugovor o vezu; osiguranje odgovornosti; pomorsko osiguranje; izravna tužba.

Popis skraćenica:

ZPDML	Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama
Uredba o razvrstaju luka	Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene
PRL	Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske
PLNT	Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma
ZPUT	Zakon o pružanju usluga u turizmu
ZZP	Zakon o zaštiti potrošača
ZOO	Zakon o obveznim odnosima
PZ	Pomorski zakonik

I. UVOD

Luka nautičkog turizma, prema važećim domaćim propisima, je vrsta luke posebne namjene koja služi za prihvata i smještaj plovila, te je opremljena za pru-

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

žanje usluga korisnicima plovilima, a u poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu.¹ Luka nautičkog turizma određuje se odlukom o davanju koncesije.² Ovlaštenik koncesije, koji može biti pravna ili fizička osoba, upravlja lukom nautičkog turizma, odgovoran je za održavanje reda u luci,³ posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.)⁴.

Usluge u nautičkom turizmu koje pružaju luke nautičkog turizma su pglavito:⁵

- iznajmljivanje veza za smještaj plovnih objekata (jahti i brodica za sport, odmor i rekreaciju) i turista-nautičara koji borave na njima,
- prihvata i čuvanje plovnih objekata na vezu u moru i suhom vezu,
- usluge opskrbe turista nautičara (vodom, električnom energijom, gorivom, namirnicama, rezervnim dijelovima, opremom i sl.),
- uređenje, pripremanje, održavanje, popravak i servisiranje plovnih objekata,
- davanje različitih informacija turistima nautičarima (vremenska prognoza, nautički vodiči i sl.).

S obzirom na vrstu objekata i raspon usluga luke nautičkog turizma razvrstavaju se na sidrišta, odlagališta plovnih objekata, suhe marine i marine.⁶ **Marina** je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga u nautičkom turizmu.⁷ S obzirom na uređenje, opremljenost i raspon usluga, marine se kategoriziraju na marine s dva do pet sidara, odnosno na marine I, II. ili III. kategorije.⁸ **Suha marina** je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga skladištenja plovnih

¹ Vidi Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09 (u nastavku ZPDML), čl. 40., 42. i 80.; Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine br. 110/04, 82/07 (u nastavku Uredba o razvrstaju luka), čl. 10. t. 2.; Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008 (u nastavku PLNT), čl. 2.

² ZPDML, čl. 80. st. 3.

³ Vidi ZPDML, čl. 83. - 85.; Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005 (u nastavku PRL), čl. 2. t. 6., čl. 3.

⁴ Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/07, 88/10 (u nastavku ZPUT), čl. 47. st. 4.; PLNT, čl. 2. st. 1.

⁵ ZPUT, čl. 45.

⁶ PLNT, čl. 5.

⁷ PLNT, čl. 10.

⁸ Vidi PLNT, čl. 21. - 24. Napominjemo da je kategorizacija marina označenima sidrom uvedena PLNT-om iz 2008. dok je do tad vrijedio Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01 i 106/04 sukladno kojemu su se marine klasificirale po kategorijama I. do III. Marine klasificirane po starom Pravilniku, zadržale su tada važeću kategorizaciju (vidi PLNT, čl. 28.).

objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U njoj mogu boraviti turisti, mogu se pružati usluge pića i prehrane i obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu.⁹ **Odlagalište plovnih objekata** je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U njemu ne mogu boraviti turisti niti se može obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu.¹⁰ **Sidrište** je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje.¹¹

U Hrvatskoj danas imamo 98 luka nautičkog turizma, od čega 51 marinu i 11 suhih marina te 36 ostalih luka nautičkog turizma. Ukupan kapacitet vezova je oko 17.454.¹² U narednim godinama planira se izgradnja i razvoj novih luka nautičkog turizma i znatno povećanje ukupnog broja vezova.¹³ S obzirom na ovu stratešku orijentaciju prema daljnjem razvoju nautičkog turizma Hrvatskoj je u interesu da osigura jasne i konkurentne standarde kvalitete poslovanja luka nautičkog turizma kako bi zauzela što povoljniju poziciju u odnosu na ostale mediteranske države. U tom smislu usudujemo se primijetiti da postojeća regulativa nije adekvatna, ponajviše iz razloga što je disperzirana i često neujednačena te ostavlja niz pravnih praznina ili pak nejasnoća. Navedeno se tiče propisa o dodjeljivanju koncesija, stvarnopravnim odnosima na pomorskom dobru, minimumu standarda kvalitete i sigurnosti te ekoloških standarda, ishodu potrebnih administrativnopravnih dozvola, razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma te o relevantnim obveznopravnim odnosima, poglavito o odgovornosti prema korisnicima usluga, zaštiti potrošača te izvanugovornoj odgovornosti.

Primjerice, na koncesije, razvrstavanje i kategorizaciju, minimum standarda kvalitete i sigurnosti i slična upravnopravna pitanja u vezi osnivanja i poslovanja luka nautičkog turizma primjenjuju se istovremeno Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama¹⁴, Zakon o pružanju usluga u turizmu¹⁵, Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma¹⁶, Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i te-

⁹ PLNT, čl. 9.

¹⁰ PLNT, čl. 8.

¹¹ PLNT, čl. 7.

¹² Državni zavod za statistiku, Priopćenje, br. 4.3.5., 14. ožujka 2013., Nautički turizam – kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2012.

¹³ Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, Zagreb, prosinac, 2008.

¹⁴ Vidi bilj. 1.

¹⁵ Vidi bilj. 4.

¹⁶ Vidi bilj. 1.

ritorijalnog mora¹⁷, Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru¹⁸, Uredba o razvrstavanju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene¹⁹ i dr. K tome je većina navedenih propisa doživjela već nekoliko izmjena.

Ujedno, mnogi će navedeni propisi posredno doći u obzir kod ocjenjivanja građanskopravne odgovornosti luke nautičkog turizma. Naime, u postupku utvrđivanja odgovornosti za štetu treba ustanoviti ispunjava li luka sve propisane zahtjeve i standarde, odnosno postupa li u skladu s pravilima struke, a jedno od glavnih mjerila za ovu ocjenu upravo su citirani propisi. Proizlazi da odgovornost luka nautičkog turizma, a time i osiguranje te odgovornosti u nas predstavljaju vrlo složeno pravno pitanje koje u praksi izaziva relativno visok stupanj pravne nesigurnosti.

U ovom ćemo radu analizirati temelj, opseg i visinu građanskopravne odgovornosti luka nautičkog turizma koja proizlazi iz njihove glavne djelatnosti iznajmljivanja veza za smještaj plovni objekata, tj. jahti i brodica za sport, odmor i rekreaciju. Riječ je, dakle, o odgovornosti koncesionara luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu, te će trebati analizirati narav i uobičajeni sadržaj ove vrste ugovora. Raspraviti ćemo i problematiku osiguranja te odgovornosti, tj. glavna obilježja ugovora o osiguranju koji pokriva ugovornu odgovornost luke nautičkog turizma, opseg i visinu pokriva i pitanje izravne tužbe protiv osiguratelja. Pri tome ćemo se osvrnuti posebno na dostupnu nam domaću sudsku praksu. Napominjemo da ćemo o odgovornosti luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranja te odgovornosti raspravljati u kontekstu hrvatskog prava, te se u ovom radu nećemo baviti pitanjima mjerodavnog prava i sudske nadležnosti.²⁰ Nadalje, nećemo ovdje raspravljati ni o stvarnopravnim aspektima ugovora o vezu,

¹⁷ Vidi bilj. 3.

¹⁸ Narodne novine br. 23/04, 102/11.

¹⁹ Vidi bilj. 1.

²⁰ Ugovori o vezu po prirodi će često imati međunarodni element, te je važno ustanoviti koje je pravo mjerodavno za pojedini ugovor o vezu, odnosno koji sud je nadležan u slučaju spora. Naravno, ugovorom o vezu se stranke mogu opredijeliti i za koji od alternativnih načina rješavanja sporova. Svakako, preporučljivo je da se ta pitanja izričito urede ugovorom. Međutim, cjelovite odgovore na ova pitanja treba potražiti u pravilima o rješavanju sukoba zakona i nadležnosti različitih zemalja, kako onih koja vrijede po domaćem pravu tako i onih koja se primjenjuju po europskom pravu, odnosno sukladno relevantnoj međunarodnoj konvenciji. Treba pri tom voditi računa o tome da različita kolizijska pravila vrijede za trgovačke, odnosno za potrošačke ugovore o vezu. Posebno, što se tiče sudske nadležnosti za sporove iz ugovora o vezu, napominjemo da je u nas neujednačena sudska praksa, tj. neusklađeno je tumačenje stvarne nadležnosti u tim predmetima. Iz niza primjera domaćih sudskih odluka proizlazi da zbog nedosljednog tumačenja odredbe čl. 34. b, t. 6. Zakona o parničnom postupku (Narodne novine br. 53/91, 91/92, 58/93, 112/99, 88/01, 117/03, 88/05, 02/07, 84/08, 123/08, 57/11, 148/11, 25/13), osobito tumačenja pojma "plovidbeni sporovi" i formulacije "u sporovima koji se odnose na brodove i plovidbu", ne postoji jedinstven stav o tome jesu li sporovi iz ugovora o vezu plovidbeni sporovi za koje bi uvijek trebao biti nadležan trgovački sud, ili bi pak mogla doći u obzir i stvarna nadležnost općinskog suda, primjerice u sporu o odgovornosti marine za štetu na brodicu na vezu ako nema mjesta primjeni PZ-a.

tj. o pravnim pitanjima vezanim uz posjed plovila na vezu.²¹ Riječ je o važnim pravnim pitanjima koja zaslužuju posebnu pažnju u širem kontekstu rasprave o ugovorima o vezu, ali zbog njihove opsežnosti ostavljamo ih kao teme za koje od budućih istraživanja, dok ćemo se u ovom radu posvetiti obveznopравnim aspektima ugovora o vezu u užem smislu i to po domaćem pravu.

Radi boljeg razumijevanja ove složene tematike, razmotrit ćemo stavove talijanske pravne doktrine i sudske prakse o ugovorima o vezu i ugovornoj odgovornosti talijanskih luka nautičkog turizma. Opredijelili smo se za poredbenopravnu analizu na primjeru talijanskog prava iz tri osnovna razloga. Prvi je taj što je riječ o pravu susjedne nam države čije luke nautičkog turizma, kao i hrvatske, pripadaju istom širem krugu jadranskih i mediteranskih luka nautičkog turizma. Drugi je razlog što odgovore na pitanja kojima se bavimo u ovom radu nalazimo u institutima civilnog prava koji počivaju na tradiciji Napoleonova građanskog zakonika, a koji su u bitnome slično uređeni u hrvatskom i talijanskom pravu. I konačno, u talijanskoj pravnoj literaturi pronašli smo određen broj vrlo zanimljivih rasprava na temu ugovora o vezu i odgovornosti luka nautičkog turizma koje se kreću oko teza vrlo sličnih onima koje smo i mi identificirali kao ključne. S druge strane, u domaćoj pravnoj literaturi nismo pronašli izvore koji se bave predmetnom tematikom.

II. UGOVORNA ODGOVORNOST LUKE NAUTIČKOG TURIZMA ZA ŠTETU

Općenito, kad govorimo o odgovornosti luka nautičkog turizma za štetu mislimo na odgovornost ovlaštenika koncesije luka nautičkog turizma, tj. pravne ili fizičke osobe koja posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu, te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.) i upravlja lukom nautičkog turizma. Dakle, riječ je o odgovornosti iz djelatnosti upravljanja lukom nautičkog turizma i njenog komercijalnog iskorištavanja.

Ugovorna odgovornost luka nautičkog turizma za štetu obuhvaća odgovornost prema korisnicima usluga koje pruža luka nautičkog turizma. Dakle, ovdje je poglavito riječ o odgovornosti za štetu na plovnim objektima koji se nalaze na vezu, odnosno koje je luka nautičkog turizma eventualno prihvatila na čuvanje, uređenje, pripremanje, održavanje ili popravak. Nadalje, odgovornost može

²¹ Kod tumačenja ugovora o vezu mogu biti relevantne stvarnopravne odredbe o posjedu (vidi čl. 10., 12. i dr. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, Narodne novine br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12). Naime, luka nautičkog turizma bi se, ovisno o tome što je stipulirano konkretnim ugovorom o vezu, mogla naći u ulozi nesamostalnog neposrednog posjednika (ako je ugovoreno čuvanje plovila), ili pak pomoćnika u posjedovanju (ako po ugovoru o vezu luka postupa pokoravajući se nalogima vlasnika plovila, odnosno korisnika veza, izvršavajući isključivo takvu tuđu faktičnu vlast nad plovilom). Reperkusije vezane za pitanje posjeda u tom smislu su dalekosežne, no rasprava o njima je tema posebnog istraživanja.

nastati i u slučaju štete na automobilima ili osobnim stvarima turista nautičara koje se nalaze na parkiralištima ili drugim prostorima luke nautičkog turizma. Konačno, luka bi mogla biti odgovorna i za tjelesnu ozljedu, smrt ili oštećenje zdravlja turista nautičara koji se koriste njenim uslugama.²²

Za ocjenu ugovorne odgovornosti treba prije svega analizirati opće uvjete poslovanja odnosno luke nautičkog turizma i odredbe konkretnog ugovora, primjerice o pružanju usluge iznajmljivanja veza. Njih pak treba tumačiti u okviru Zakona o obveznim odnosima,²³ a kada druga ugovorna strana nastupa u svojstvu potrošača, onda također u skladu sa Zakonom o zaštiti potrošača.²⁴

Ugovori o pružanju usluga luka nautičkog turizma, poglavito ugovori o iznajmljivanju vezova, a zatim i oni o prihvatu i čuvanju plovniha objekata te njihovu uređenju, pripremanju, održavanju, servisiranju i popravljanju su tzv. neimenovani ili inominatni ugovori. Oni nisu pravno regulirani posebnim zakonskim odredbama, već se temelje na ugovornoj autonomiji stranaka koje su pri sklapanju tih ugovora vezane jedino Ustavom, prisilnim (kogentnim) propisima i moralom društva te načelima savjesnosti i poštenja.²⁵ Ipak, kroz poslovnu praksu luka nautičkog turizma kristalizirali su se opći uvjeti poslovanja tih luka koji su u bitnome često slični, ali se njihov sadržaj ipak nije ustalio te se još ne može govoriti o tipičnim inominatnim ugovorima.²⁶ Takve ugovore tumačimo primjenom općih odredbi obveznog prava, osobito općih odredbi ZOO-a o ugovorima, a po potrebi i odgovarajućom primjenom posebnih odredbi ZOO-a o onim ugovorima pod koje bi se najbliže mogli podvesti. Tako, primjerice, ugovor o vezu koji sadrži i obvezu prihvata, čuvanja i održavanja plovnog objekta ima elemente ugovora o najmu, ugovora o ostavi, ugovora o nalogu i ugovora o djelu koji su uređeni ZOO-om. S druge strane ugovor o tranzitnom vezu ili dnevnom vezu koji je najčešće neformalan, te se sklapa samim pristajanjem na vez, tj. na taj način automatskim pristupanjem općim uvjetima poslovanja pojedine luke nautičkog turizma, sadrži elemente ugovora o najmu, no ne i ugovora o ostavi, nalogu i o djelu.

ZPUT-om je propisano da su luke nautičkog turizma pri pružanju usluga dužne postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima (pažnja dobrog stručnjaka) te prema svojim objavljenim uvjetima i cijenama (ZPUT,

²² Za razliku od ugovorne odgovornosti, izvanugovorna odgovornost luke nautičkog turizma obuhvaća odgovornost prema trećima i to za štete na njihovoj imovini, za štete uslijed smrti, ozljede ili oštećenja zdravlja trećih osoba te za onečišćenje. Opće pravilo iz ZOO-a je da se za štetu odgovara na temelju krivnje koja se pretpostavlja. Dakle, u pravilu se luka nautičkog turizma smatra odgovornom za štetu trećim osobama koja je nastala u vezi s njenom djelatnošću, osim ako ne dokaže da štetu nije skrivila, tj. da je postupala s dužnom pažnjom.

²³ Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011 (u nastavku: ZOO).

²⁴ Narodne novine br. 79/2007, 125/2007, 79/2009, 89/2009, 133/2009, 78/2012, 56/2013 (u nastavku: ZPP).

²⁵ ZOO, čl. 2., 4., 296. i dr.

²⁶ A. Goldštajn, *Trgovačko ugovorno pravo – međunarodno i komparativno*, Zagreb, 1991., str. 13.

čl. 4. st. 1. t. 2. i 3.). Kako je već ranije navedeno, za ocjenu postupanja s ovim standardom pažnje relevantan je, među ostalim, čitav niz propisa o uvjetima i standardima koje luke nautičkog turizma moraju ispunjavati. Primjerice, PRL propisuje da red u luci provodi ovlaštenik koncesije luke nautičkog turizma, te je on dužan posebnim aktom propisati, pored ostalog, namjenu pojedinog dijela luke, postupak javljanja, načine uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, premještanja, sidrenja i isplovljavanja pomorskih objekata, način kontrole nad obavljanjem tih radnji i sl. Primjerice, kad bi se ustanovilo da je do štete došlo zbog propusta dužne pažnje (pažnje dobrog stručnjaka) luke nautičkog turizma da primjereno uredi ili provodi red u luci, time bi se uspješno utvrdila njena odgovornost za štetu.

Poseban slučaj je šteta od opasne stvari ili opasne djelatnosti. Za takvu štetu se po pravilima ZOO-a odgovara bez krivnje, tj. na temelju uzročnosti (objektivna odgovornost).²⁷ Moguće se osloboditi takve odgovornosti samo ako se dokaže da je šteta nastala uslijed više sile ili radnjom oštećenika ili treće osobe, koju se nije moglo predvidjeti i izbjeći ili otkloniti njene posljedice. Je li neka stvar ili djelatnost opasna sud ocjenjuje prema okolnostima svakog pojedinog slučaja. Primjerice, dizalica za izvlačenje, podizanje i spuštanje plovila mogla bi se smatrati opasnom stvari, a radovi zavarivanja opasnom djelatnošću, no to bi trebalo posebno ocjenjivati prema okolnostima konkretnog slučaja.

II. 1. Pravna narav i sadržaj ugovora o vezu

Pružanje usluga veza i smještaja za pomorske objekte namijenjene poglavito za sport i razonodu (u nastavku: plovila) spada u osnovne djelatnosti luke nautičkog turizma. Usluge veza i smještaja za plovila luke nautičkog turizma pružaju temeljem ugovora koji se u praksi nazivaju ugovorima o vezu ili ugovorima o korištenju²⁸ veza, najmu veza, smještaju plovila, o usluzi veza i sl. U ovom radu,

²⁷ ZOO, čl. 1045. st. 3., čl. 1063. *et seq.*

²⁸ Zapravo se radi o uporabi veza, ne o korištenju, jer luka nautičkog turizma ne ustupa pravo na puno uživanje (uključujući plodove) dijela svog akvatorija, opreme i strukture, već samo njihovu uporabu točno određenoj osobi i za određeno plovilo. Ta osoba nema pravo ustupiti vez na uporabu trećoj osobi uz naknadu, a ni besplatno. Posebna je situacija kada su mjesta za vez ugovorom ustupljena primjerice charter agenciji ili sličnom trgovačkom društvu kojemu je iznajmljivanje plovila poslovna djelatnost. Tada bi se eventualno moglo argumentirati da takvo trgovačko društvo iskorištava vez, stječući dobit, tj. uživajući plodove. Međutim, smatramo da takvo tumačenje nije ispravno. U opisanoj situaciji charter agencija stječe dobit, tj. uživa plodove od iznajmljivanja ili davanja u zakup plovila, a ne od raspolaganja vezovima. Mjesta za vez takvoj su agenciji ili sličnom trgovačkom društvu nužno potrebna za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila, ali ona joj nisu ustupljena na korištenje, već samo na uporabu. Luka takvoj agenciji ustupa na uporabu ugovoreni broj određenih mjesta za vez, tj. za smještaj isključivo onih plovila kojima charter agencija raspolaže u okviru svoje djelatnosti iznajmljivanja plovila. Charter agencija nema pravo ustupiti vezove na uporabu ili korištenje trećim osobama niti s njima raspolagati u bilo koju drugu svrhu, osim za smještaj plovila koja iznajmljuje u okviru svoje djelatnosti. Luka nautičkog turizma u svakom slučaju zadržava isključivo pravo komercijalnog iskorištavanja, punu upravu i nadzor nad mjestom za vez, te osim privatnopravnih ovlaštenja,

radi jednostavnosti i ujednačenosti terminologije koristit ćemo pojam “ugovor o vezu”.

Ugovor o vezu je dvostranoobvezni ugovor, tj. takav dvostrani pravni posao kod kojeg je svaka strana istodobno vjerovnik i dužnik. Luka nautičkog turizma obvezuje se pružiti uslugu veza i smještaja plovila, dok se korisnik veza obvezuje za tu uslugu platiti odgovarajuću naknadu. Riječ je o neformalnom konsenzualnom ugovoru koji nastaje kada se ugovorne strane suglase o bitnim sastojcima ugovora, dakle u trenutku kada dođe do sporazuma. Za njegovo sklapanje nije potrebna posebna forma,²⁹ a u praksi se poglavito radi o pristupnom ugovoru koji se sklapa jednostavnim pristupanjem korisnika veza općim uvjetima poslovanja konkretne luke nautičkog turizma.

Ugovor o vezu može biti trgovački ili potrošački ugovor, a to prvenstveno ovisi o određenom svojstvu korisnika veza. Dok luka nautičkog turizma usluge veza uvijek nudi kao trgovac, u obavljanju svoje primarne poslovne djelatnosti, s druge strane korisnik veza taj ugovor može sklapati kao trgovac, u vezi s obavljanjem djelatnosti koja čini predmet njegova poslovanja, ili pak kao potrošač, tj. fizička osoba koja uporabu veza ugovara izvan svoje gospodarske ili profesionalne djelatnosti. Primjerice agencija za iznajmljivanje plovila (tzv. charter-agencija) sklapat će ugovore o vezu za smještaj plovila koja iznajmljuje u lukama nautičkog turizma u kojima obavlja tu svoju poslovnu djelatnost, te će se raditi o trgovačkim ugovorima. S druge strane, kada fizička osoba vlasnik plovila kojim se služi isključivo za osobne potrebe ugovara uporabu veza za smještaj svoga plovila u luci nautičkog turizma pa to čini izvan svoje poslovne, trgovačke, obrtničke ili profesionalne djelatnosti, riječ je o potrošačkom ugovoru.³⁰

Kao što smo već ranije ustanovili, ugovor o vezu je atipični inominatni ugovor. Kako nema zakonske regulacije ove vrste ugovora, niti se njegov sadržaj u praksi ustalio, za analizu sadržaja ovih ugovora treba se osloniti na uvjete poslovanja luka nautičkog turizma.³¹ Ovi uvjeti poslovanja nisu ujednačeni te često

ona u pogledu mjesta za vez danog na uporabu pridržava i upravnopravna ovlaštenja, odnosno obveze vezane uz održavanje reda u luci. Upravo iz opisanih razloga smatramo da ugovor o vezu nema elementa ugovora o zakupu, već eventualno ugovora o najmu.

²⁹ Riječ je o načelno neformalnom ugovoru, što nužno proizlazi iz činjenice da se radi o inominatnom ugovoru koji nije reguliran zakonom, pa tako ni za njegovo sklapanje nije propisan poseban oblik. Međutim, ako ugovor o vezu ima elemente ugovora o najmu pa se podredno, na pitanja koja nisu uređena odredbama samog ugovora, analogno primijene odredbe ZOO-a o najmu, bi li se moglo argumentirati da se sukladno čl. 552. ZOO-a ugovor o vezu sklapa u pisanom obliku jer je sličan ugovoru o najmu nekretnine? Smatramo da takvo tumačenje nije ispravno. Treba krenuti od činjenice da je ugovor o vezu inominatni ugovor za koji vrijedi načelo ugovorne autonomije stranaka. On može sadržavati elemente ugovora o najmu, ali se s njim ne izjednačava te zakonske odredbe o najmu treba primjenjivati na odgovarajući način, a ne doslovno. Iz navedenog proizlazi da je ispravno zaključiti da se radi o konsenzualnom ugovoru za čije sklapanje nije potreban poseban oblik.

³⁰ Arg. ZOO, čl. 14., ZZZP čl. 3. t. 9.

³¹ Analizu smo proveli uspoređujući Opće uvjete poslovanja Marine Punat R 01-006, IZDANJE 4, 1. 8. 2010;

nisu dovoljno precizni. Stoga se za njihovo tumačenje treba podredno poslužiti općim odredbama obveznog i ugovornog prava (opće odredbe ZOO-a) te posebnim zakonskim odredbama o onim vrstama ugovora pod koje bi se ugovor o vezu ili njegovi sastojci mogli svrstati, a konačno i odredbama potrošačkog prava (ZZP).

Ipak, može se općenito ustanoviti da je osnovni sadržaj ugovora o vezu taj da se luka nautičkog turizma obvezuje korisniku veza, koji je ujedno vlasnik ili korisnik određenog plovila, ustupiti na uporabu siguran vez za smještaj tog plovila tijekom određenog vremenskog razdoblja, dok se korisnik veza obvezuje za to luci nautičkog turizma platiti određenu naknadu. Prema tome, proizlazi da su bitni elementi ugovora o vezu:

- mjesto za vez ili smještaj plovila u luci nautičkog turizma,
- plovilo koje je predmet ugovora o vezu,
- rok trajanja ugovora o vezu,
- naknada za vez.

Uobičajena praksa razlikuje tzv. stalni vez od dnevnog ili tranzitnog veza u luci nautičkog turizma. Stalni vez podrazumijeva trajniji odnos, tj. dulje vremensko razdoblje ugovora (npr. minimalno mjesec dana, ali u praksi se najčešće ugovara godišnje ili polugodišnje), te određene formalnosti. Najčešće se sklapa u pisanom obliku, podrazumijeva predaju ključeva i dokumentacije, određeni veći nadzor luke nad plovilom i širi opseg obveza obiju strana ugovora, a može se odnositi na vez u moru i/ili na suhi vez. S druge strane, dnevni ili tranzitni vez je posve neformalnog karaktera, sklapa se samim pristajanjem plovila na vez i time automatskim pristupanjem vlasnika ili korisnika plovila općim uvjetima poslovanja luke nautičkog turizma, te se uvijek odnosi na vez u moru.

Osnovna obveza luke da ustupi vez za smještaj plovila uobičajeno se svodi na to da luka ustupi određeni dio svog akvatorija, objekata i infrastrukture te odgovarajuće lučke opreme na uporabu određenoj osobi (korisniku veza) za smještaj određenog plovila na vezu u moru ili na suhom.³² Pri tom se obvezuje da će pažnjom dobrog stručnjaka brinuti o tome da vez koji se daje na korištenje bude ispravan i siguran u tehničkom i nautičkom smislu te odgovarajući za određeno plovilo, s obzirom na vrstu, dimenzije i druge tehničke osobine plovila, i kao takav održavan tijekom čitava ugovora. Posebno, ovo uključuje obvezu luke da pažnjom dobrog stručnjaka brine o ispravnosti opreme veza, da ima zaposlen dovoljan broj kvalificiranih djelatnika osposobljenih za poslove vezane za održavanje, nadzor i brigu o tehničkoj i nautičkoj sigurnosti i ispravnosti vezova, da re-

Opće uvjete ACI marina, Opće uvjete za smještaj plovila u Marini Kaštela d.o.o., Ugovor o korištenju veza Marine Dalmacija d.o.o. Zadar; Montraker d.o.o. Vrsar, Ugovor o godišnjem vezu u Marini Vrsar.

³² Kad je riječ o vezu na moru, to se odnosi poglavito na dio morske površine, gata za pristup plovilu, sidreni blok i lanac, priključak za električnu energiju i tekuću vodu i sl.

dovito provjerava i održava tehničku i nautičku sigurnost veza. Važno je naglasiti da je prema uobičajenim uvjetima poslovanja luka nautičkog turizma opremanje plovila kvalitetnim i odgovarajućim konopima za privez i bokobranima i njihovo održavanje obveza korisnika veza. Obično se ugovara da je luka ovlaštena samo-inicijativno nadomjestiti konope za privez i bokobrane na plovilu za račun korisnika veza ako oni nisu odgovarajuće kvalitete, ili su u lošem stanju, ili nedostaju, a korisnik veza se sam za to ne pobrine ni nakon što ga je luka na to upozorila. U sklopu usluge veza, luka nautičkog turizma obično omogućuje opskrbu plovila na vezu električnom energijom i tekućom vodom, a korisnicima veza se pružaju i razne dodatne usluge, kao što su izvještaji o vremenskoj prognozi, mogućnost korištenja sanitarnih čvorova, parkirnih mjesta za osobna vozila, i sl.

Uz opisanu uslugu iznajmljivanja veza, luke nautičkog turizma, u okviru istog ugovora o vezu, i to onih o stalnom vezu, ponekad nude i usluge nadgledanja, čuvanja, održavanja, servisiranja ili popravljanja plovila. Opseg usluga koje će luka nautičkog turizma pružiti korisniku veza može varirati, što ovisi o poslovnoj praksi pojedine luke, njenim kapacitetima, poslovnom odnosu između luke i pojedinog korisnika, željama i potrebama korisnika i sl. Ako se radi o dugoročnijem poslovnom odnosu stranaka, onda u sadržaj ugovora o vezu ulazi i sve ono što je među njima u tom poslovnom odnosu postalo uobičajeno. Dakle, ovisno o svojoj poslovnoj odluci, stranke su slobodne ugovorom o vezu stipulirati širi ili uži opseg usluga luke nautičkog turizma, što će naravno izravno i bitno utjecati na visinu naknade za vez.

Ako nije ugovoreno čuvanje, već samo nadgledanje plovila, podrazumijeva se da će luka nautičkog turizma čuvati ključeve i dokumentaciju plovila za vlasnika plovila odnosno od vlasnika ovlaštenog korisnika plovila, tj. korisnika veza, te povremeno uobičajenim vanjskim pregledom provjeravati stanje plovila i njegove opreme te konopa za privez. Ako bi luka uobičajenim vanjskim pregledom ustanovila bilo kakve promjene na plovilu, opremi ili konopima za privez, ili da su oni u lošem stanju, ona bi bila dužna o tome odmah obavijestiti i upozoriti korisnika veza. Obveza je vlasnika, odnosno korisnika plovila, tj. korisnika veza da brine o održavanju plovila u dobrom, urednom i ispravnom stanju sposobnosti za plovidbu, pa među ostalim treba osigurati odgovarajuću ceradu i konope za privez. Luka nautičkog turizma u takvom aranžmanu neće biti u obvezi otkrivati i otvarati plovilo, vjetriti ga, brinuti o konopima za privez, poduzimati bilo kakve radove ili popravke na plovilu. Obveza nadgledanja svodit će se na povremeni vanjski pregled plovila te obavještavanje i upozoravanje korisnika veza na bilo kakve nepovoljne promjene u stanju plovila i njegove opreme ili o mogućem neovlaštenom ulasku na plovilo, njegovoj neovlaštenoj uporabi ili isplovljenju. Ukoliko utvrdi da odlazak plovila nije učinjen u suglasnosti s korisnikom veza, luka nautičkog turizma u pravilu je dužna nestanak plovila odmah prijaviti nadležnim državnim tijelima te surađivati u njihovim daljnjim postupcima.

Hrvatske luke nautičkog turizma poglavito su otvorenog tipa, što znači da treće osobe, tj. osobe koje nisu korisnici usluga veza smiju pristupiti na prostore pod ingerencijom luke. Ipak, većina luka nautičkog turizma osigurava stražarsku službu i sigurnosni nadzor u svrhu odvratanja trećih osoba od neovlaštenog pristupa plovilima, odnosno od nanošenja štete na plovilima i njihovoj opremi te na objektima, opremi, infrastrukturi i drugoj imovini luke.

Razumno je očekivati i to da će luka nautičkog turizma koja se obvezala nadgledati plovila na vezu, u okviru svoje djelatnosti i obveze održavanja reda u luci te održavanja propisanih tehničkih, sigurnosnih, sanitarnih i drugih standarda, poduzimati razborite i uobičajene mjere da se plovila zaštite od izvanrednih vanjskih opasnosti, primjerice izvanrednih vremenskih nepogoda, požara i sl.

Ako je ugovoreno čuvanje plovila na vezu, ugovor o vezu u tom dijelu poprima narav ugovora o ostavi, te na odnose koji nisu posebno uređeni odredbama ugovora o vezu, odnosno objavljenim uvjetima poslovanja luke nautičkog turizma, treba na odgovarajući način primijeniti zakonske odredbe o ostavi (ZOO, čl. 725. - 743.).

Nadalje, ako se u sklopu stalnog ugovora o vezu luka nautičkog turizma obveže poduzeti radove održavanja, servisiranja ili popravka plovila, premještanja sa suhog veza na vez u moru i obrnuto, u tom dijelu ugovor o vezu poprima obilježja ugovora o djelu (ZOO, čl. 590. - 619.), ugovora o nalogu (ZOO, čl. 763. - 784.) i/ili ugovora o popravku broda (PZ, čl. 430 *et seq.*) pa navedene odredbe ZOO-a, odnosno PZ-a treba podredno primijeniti na ona pitanja koja nisu posebno regulirana odredbama ugovora o vezu, odnosno uvjetima poslovanja luke nautičkog turizma. U praksi, opisane tražene radove i usluge luka nautičkog turizma će poduzeti prema posebno otvorenom radnom nalogu korisnika veza. U konkretnom slučaju treba utvrditi jesu li se radovi održavanja, servisiranja i/ili popravka poduzeli temeljem istog ugovora o vezu ili temeljem posebnog ugovora, pa shodno tome tumačiti obveze stranaka.

Ako se u sklopu ugovora o vezu luka nautičkog turizma ne obveže na čuvanje, odnosno na održavanje, servisiranje ili popravljavanje plovila, onda nema mjesta podrednoj primjeni zakonskih odredbi o ostavi, odnosno o nalogu, i o ugovoru o djelu, već se na sva pitanja koja nisu posebno uređena ugovorom, odnosno općim uvjetima poslovanja luke, treba podredno primijeniti opće odredbe obveznog prava, uključujući osobito opće odredbe o ugovorima te o odgovornosti za štetu. Eventualno se na odgovarajući način mogu primijeniti zakonske odredbe ugovora o najmu (ZOO, čl. 550. - 578.), budući da luka temeljem ugovora o vezu daje određeni vez na uporabu vlasniku, odnosno korisniku plovila, a ovaj se zauzvrat obvezuje plaćati ugovorenu naknadu (najamninu), pa možemo govoriti da ugovor o vezu u tom smislu ima elemente ugovora o najmu.

II. 2. Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu za oštećenje ili gubitak plovila

Općenito, s obzirom da se radi o odgovornosti iz ugovora koji nije zakonski reguliran već je prepušten ugovornoj slobodi strana, prvenstveno se odgovornost luke nautičkog turizma ima tumačiti sukladno odredbama ugovora o vezu. Ove ugovorne odredbe obično su sadržane u općim uvjetima poslovanja luke nautičkog turizma, no moguće je da su u pojedinačnom ugovoru sadržane i neke posebne pogodbe koje će tada imati prednost primjene. U općim uvjetima poslovanja luke nautičkog turizma obično će biti predviđeni slučajevi i štete za koje luka ne odgovara (odredbe o isključenju i ograničenju odgovornosti), no treba imati na umu da je valjanost tih odredbi podložna ograničenjima iz prisilnih propisa, a posebno odredbama ZOO-a o pravu na popravljivanje ugovorne štete (čl. 342. *et seq.*) te zakonskim odredbama o ništetnosti nepoštenih ugovornih odredbi (ZZP, čl. 96. – 99.; ZOO, čl. 296.). Uobičajena isključenja odgovornosti koja nalazimo u općim uvjetima poslovanja domaćih luka nautičkog turizma su primjerice:

- štete na opremi ili nestanak opreme plovila, ako ona nije bila zaključana u zatvorenom i zaključanom prostoru plovila,
- štete na opremi plovila koja nije upisana u popis inventara koji se sačinjava prilikom preuzimanja plovila na vez i čini sastavni dio ugovora o vezu,
- štete uslijed gubitka ili oštećenja umjetnina i predmeta od plemenitih metala, novca, vrijednosnih papira i sl.,
- štete uslijed gubitka ili oštećenja osobnih stvari korisnika vezova, posade ili drugih osoba koje su ovlaštene boraviti na plovilima,
- štete ili nestanak dalekozora, fotoaparata, radio aparata, TV prijemnika i drugih tehničkih aparata na plovilu,
- štete i troškovi nastali u vezi uklanjanja podrtine,
- gubitak bokobrana, sidara, konopa, i druge opreme koja se može demontirati s plovila bez obijanja,
- štete koje su posljedica uobičajenog trošenja,
- štete nastale za vrijeme dok je plovilo bilo pod nadzorom korisnika veza,
- štete uslijed više sile, rata, ratu sličnih događaja, štrajka, građanskih nemira, političkih rizika, terorizma i sličnih događaja,
- štete koje uzrokuje korisnik veza, posada ili druga osoba koju vlasnik plovila ovlasti da boravi na plovilu,
- štete zbog neodržavanja, zapuštenosti ili dotrajalosti plovila ili opreme,
- posljedice skrivene mane ili tehničke neispravnosti plovila ili opreme,
- posljedice neprimjerenosti konopa za privez koji pripadaju plovilu,
- štete od zamrzavanja,
- štete od glodavaca,

- štete uslijed nepridržavanja pravilnika o unutarnjem redu i pravilnika o redu u luci od strane korisnika veza, odnosno posade ili osoba ovlaštenih da koriste plovilo,
- štete uslijed požara ili eksplozije izazvanih na samom plovilu,
- namjerne štetne radnje trećih osoba, uključujući i krađu plovila ili opreme ili druge imovine koja se nalazi na prostoru luke.

Važno je ovdje naglasiti da se sukladno čl. 345. ZOO-a odgovornost dužnika za namjeru ili krajnju nepažnju ne može unaprijed ugovorom isključiti ni ograničiti. Tako se luka nautičkog turizma ne bi mogla uspješno pozvati na koje od navedenih isključenja, ako bi korisnik veza dokazao da je šteta prouzročena namjerno ili iz krajnje nepažnje luke nautičkog turizma. Nadalje, sud može na zahtjev zainteresirane ugovorne strane poništiti i ugovornu odredbu o isključenju i ograničenju odgovornosti za običnu nepažnju, ako je takav sporazum proizašao iz neravnopravnog odnosa ugovornih strana.

U općim uvjetima poslovanja pojedinih luka nautičkog turizma može se propaći i odredba o ograničenju odgovornosti za štetu na plovilima do određenog najvišeg iznosa naknade. Sukladno čl. 345. ZOO-a, takva odredba je pravovaljana ako najviši iznos naknade nije u očitom nerazmjeru sa štetom. Osim toga, propisano je da u slučaju ugovornog ograničenja visine naknade vjerovnik ima pravo na potpunu naknadu ako je nemogućnost ispunjenja obveze prouzročena namjerno ili krajnjom nepažnjom dužnika.

Često ugovorne odredbe nisu dovoljno detaljne da bi se iz njih mogli iščitati odgovori na sva pitanja o odgovornosti luke nautičkog turizma za štetu na plovilima na vezu, pa se podredno treba osloniti na odgovarajuće zakonske odredbe, poglavito odredbe ZOO-a i ZZP-a, kako je ranije u tekstu već pojašnjeno.

Premda se domaća sudska praksa nije ustalila, kad je riječ o tumačenju odgovornosti luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu, a domaće pravne doktrine na ovu temu gotovo ni nema, smatramo da bi ispravno bilo zauzeti načelni stav sličan onome kakav je zauzela pretežita talijanska sudska praksa i pravna doktrina o kojoj detaljnije govorimo u nastavku ovog rada.³³

Prema tome, načelno bi se moglo reći da se režim odgovornosti luke nautičkog turizma za štete na plovilima razlikuje s obzirom na to:

- a) je li ugovoren samo najam (uporaba) veza,
- b) ili se luka nautičkog turizma obvezala i na čuvanje plovila koje se nalazi pod njezinim nadzorom, odnosno,
- c) nalazi li se plovilo na održavanju, servisiranju ili popravku kod luke nautičkog turizma.

³³ Vidi *infra*, pod III.

Ako je ugovoren samo najam veza, a to je tipično za dnevne ili tzv. tranzitne vezove, razina odgovornosti luke za štete na plovilu je najniža i poglavito se svodi na odgovornost luke za ispravnost i prikladnost veza koji ustupa na uporabu. U nedostatku detaljnijih ugovornih odredbi, pri tumačenju ove odgovornosti luke nautičkog turizma ispravno bi bilo osloniti se na odgovarajuću primjenu odredbi ZOO-a o najmu (ZOO, čl. 553. *et seq.*). Prema tome, luka nautičkog turizma dužna je korisniku veza predati i održavati mjesto za vez u stanju podobnom za ugovorenu uporabu. Luka je dužna o svom trošku održavati vez u takvom stanju tijekom cijelog ugovora (arg. ZOO, čl. 554.). O potrebi popravka korisnik veza je dužan bez odgađanja obavijestiti luku, u protivnom odgovara za odatle nastalu štetu (arg. ZOO, čl. 554. st. 4.). Ako je vez neprikladan za uporabu ili je u stanju koje bi uporabu znatno ograničavalo, korisnik može raskinuti ugovor i tražiti naknadu štete zbog neispunjenja obveze (arg. ZOO, čl. 553. i 555.). Luka nautičkog turizma po zakonu odgovara za materijalne nedostatke veza danog na uporabu (arg. ZOO, čl. 557.), a tu odgovornost se ugovorom može isključiti ili ograničiti u okviru prisilnih propisa.³⁴ Korisnik veza ima pravo na naknadu štete koja je posljedica materijalnih nedostataka veza za koje je odgovorna luka nautičkog turizma (arg. ZOO, čl. 559.). Treba imati na umu da postoji niz propisa koje smo spomenuli u prethodnom tekstu, a tiču se minimuma tehničkih, sigurnosnih, ekoloških, sanitarnih i drugih standarda koje mora zadovoljavati luka nautičkog turizma da bi smjela obavljati svoju djelatnost, a k tome je ZPUT-om propisana i njena dužnost postupanja s povećanom pažnjom dobrog stručnjaka.³⁵ Stoga smatramo da se luka nautičkog turizma ne bi mogla ugovorno osloboditi odgovornosti za one materijalne nedostatke vezova, tj. lučkih struktura, objekata i opreme koje daje na uporabu ako su oni posljedica neispunjavanja propisanih standarda.

Kada se luka nautičkog turizma obveže čuvati plovilo na vezu, uz odgovornost za ispravnost i prikladnost veza, ona preuzima i dodatnu odgovornost za očuvanje plovila. U nedostatku ugovornih odredbi o odgovornosti za štetu na plovilu preuzetom na čuvanje, treba se osloniti na podrednu primjenu odgovarajućih odredbi ZOO-a o ostavi. U tom smislu, može se reći da se takvim ugovorom luka nautičkog turizma kao ostavoprimac obvezuje da primi plovilo od korisnika veza kao ostavodavca, da ga čuva i da ga vrati kad je ovaj bude zatražio (arg. ZOO, čl. 725.). Luka nautičkog turizma tada je dužna čuvati plovilo, ne samo kao dobar gospodarstvenik (ZOO, čl. 727. st. 1.), već s povećanom pažnjom dobrog stručnjaka (arg. ZPUT, čl. 4. st. 1.). Što sve podrazumijeva dužnost čuvanja plovila

³⁴ Vidi ZOO, čl. 558. kao i odredbe ZOO-a i ZZP-a o ništetnosti nepoštenih ugovornih odredbi (ZZP, čl. 96. – 99.; ZOO, čl. 296.).

³⁵ ZPUT, čl. 4. st. 1. t. 2. i 3.

pažnjom dobrog stručnjaka treba se tumačiti sukladno pravilima struke³⁶ i običajima (arg. ZOO, čl. 10. st. 2.). Luka smije promijeniti mjesto za vezu ako to zahtijevaju promijenjene okolnosti, inače odgovara i za slučajnu propast ili slučajno oštećenje stvari. O svim promjenama koje bi primijetila na plovilu i o opasnostima da plovilo bude oštećeno, luka je dužna obavijestiti korisnika veza (arg. ZOO, čl. 727.). Po pitanju predmeta ostave u okviru ugovora o vezu i čuvanju plovila, u nedostatku posebnih ugovornih odredbi bilo bi ispravno primijeniti opće pravilo sukladno kojem plovilo podrazumijeva trup i stroj, ali i sve sastavne dijelove kao i pripadke plovila. Ipak, uobičajene su odredbe općih uvjeta poslovanja luka nautičkog turizma sukladno kojima se prilikom predaje plovila luci nautičkog turizma na čuvanje sporazumno sastavlja obavezan popis inventara plovila koji čini sastavni dio ugovora o vezu i za koji inventar luka preuzima odgovornost. U nedostatku takve inventarne liste koja je inače obvezna po općim uvjetima poslovanja, moglo bi se zauzeti stav da luka nije preuzela odgovornost za opremu i druge stvari koje se nalaze na plovilu kao inventar (pripadci), već samo za trup i sastavne dijelove plovila. Ipak, za konačan odgovor na to pitanje trebalo bi pomno razmotriti odgovarajuće odredbe konkretnog ugovora o vezu.

Ovdje ćemo se posebno osvrnuti na odredbu koju ponekad nalazimo u uvjetima poslovanja domaćih luka nautičkog turizma, a kojom se iz ugovora o vezu izričito isključuje primjena zakonskih odredbi o ostavi.³⁷ Unošenje takve odredbe u ugovor o vezu sasvim je legitimno, jer je to stvar autonomije ugovornih strana. Kako je već ranije pojašnjeno, stranke mogu u okviru ugovora o vezu koji je *inominatan*, tj. nije zakonski uređen, slobodno urediti svoje odnose sukladno svojim željama, potrebama, očekivanjima i nahođenjima, a pri tome je njihova sloboda ograničena samo općim načelima savjesnosti i poštenja, Ustavom, moralom društva i prisilnim propisima³⁸ (primjerice nemogućnost ugovornog isključenja odnosno ograničenja odgovornosti za namjeru i krajnju nepažnju³⁹). Kako su zakonske odredbe o ugovoru o ostavi dispozitivne naravi, stranke ih mogu ugovorno mijenjati ili isključiti iz primjene. Prema tome čak i ako ugovor o vezu sadrži pojedine elemente ugovora o ostavi, tj. ako se luka nautičkog turizma bar do neke mjere obveže čuvati ili brinuti o plovilu na vezu, ugovorno se mogu isključiti iz primjene zakonske odredbe o ostavi. Međutim, u takvom slučaju stranke se otvaraju riziku pravne nesigurnosti, osobito ako zakonske odredbe nisu na primjeren način sadržajno nadomještene slobodnim ugovornim stipulacijama. Napominjemo da su opisana isključenja odredbi o

³⁶ Pravila struke ovdje uključuju i minimum tehničkih, sigurnosnih, ekoloških, sanitarnih i drugih standarda koje mora zadovoljavati luka nautičkog turizma sukladno važećim propisima.

³⁷ Vidi npr. čl. 9. Ugovora o korištenju veza, Marina Dalmacija d.o.o. Zadar.

³⁸ Vidi bilj. 25 *supra*.

³⁹ ZOO, čl. 345.

ostavi vjerojatno proistekla iz želje luka nautičkog turizma i njihovih osiguratelja da se ograde od sustava odgovornosti za štetu na plovilu po pravilima o ostavi koji je nešto stroži od općeg sustava odgovornosti za štetu. Međutim, jesu li luke nautičkog turizma i njihovi osiguratelji svjesni da ovakvim paušalnim isključenjima iz primjene zakonskih odredbi možda otvaraju prostor za primjenu nekih pravila obveznog i stvarnog prava koja bi ih mogla dovesti u još nepovoljniji položaj? U svakom slučaju, ovo je pitanje važno za ugovore o stalnom, trajnom ili tzv. zimskom vezu. Kod rješavanja opisanog problema treba detaljno sagledati kako je pojedini ugovor o vezu stipuliran u pogledu usluga nadzora, čuvanja ili brige o plovilu od strane luke nautičkog turizma, pravnom učinku predaje ključeva i dokumentacije luci i sl. Ako se ugovorno bar do neke mjere luka obveže na takve usluge, te ako su odnosne ugovorne stipulacije nedovoljne da cjelovito urede tako nastale pravne odnose, onda će paušalno ugovorno isključenje zakonskih odredbi o ostavi otvoriti pravnu prazninu koja će dovesti do neizvjesnosti i pravne nesigurnosti. Stoga, smatramo da je poželjno da se zakonske odredbe o ostavi, koje ne odgovaraju stvarnim željama i očekivanjima ugovornih strana, na primjeren način dopune ili izmijene, umjesto da se jednostavno paušalno isključe. S druge strane, ako je ugovor o vezu doista takav da ne sadrži elemente ugovora o ostavi, već je sličniji običnom najmu veza, onda izričito isključenje odnosnih zakonskih odredbi ionako ima samo deklaratorno značenje. Međutim, iz dostupnih podataka stječemo dojam da su u praksi veoma rijetki ugovori o trajnom vezu koji nemaju baš ni jedan element ostave.

Ako je u sklopu ugovora o vezu ugovoreno održavanje, servisiranje ili popravak plovila, u tom dijelu će luka nautičkog turizma odgovarati kao brodograditelj, te će se u nedostatku ugovornih odredbi njena odgovornost tumačiti sukladno odredbama PZ-a (čl. 430, *et seq.*), a podredno i odgovarajućom primjenom odredaba ZOO-a o djelu (čl. 590. - 619.) i o nalogu (ZOO, čl. 763. - 784.).

II. 2. a. Domaća sudska praksa

Odgovornost marine za štetu uslijed provalne krađe i otuđenja opreme plovila

Odlukom Visokog trgovačkog suda u predmetu pod poslovnim brojem PŽ-3667/02-3 od 18. siječnja 2006. godine potvrđena je presuda Trgovačkog suda u rijeci br. III-P-1916/98-40 od 21. ožujka 2002. godine. Odbijen je tužbeni zahtjev vlasnika plovila, inače fizičke osobe, protiv marine u kojoj se plovilo nalazilo na vezu. Tužitelj je od marine potraživao naknadu štete uslijed provale na plovilo i krađe brodskih zaliha, opreme i inventara te oštećenja samog plovila uslijed provale, a s obzirom da je šteta nastala dok se plovilo nalazilo na vezu i čuvanju u marini temeljem jednogodišnjeg ugovora o korištenju veza.

Visoki trgovački sud, pozivajući se na opće odredbe ZOO-a o pravu na naknadu štete (ZOO, Narodne novine br. 53/91, 73/91, 3/94, 7/96, čl. 262. i 263.), u obrazloženju presude navodi:

“Pretpostavka za ostvarenje prava na naknadu štete po osnovi ugovorne odgovornosti je povreda ugovorne obveze. Vjerovnik u obveznom odnosu ovlašten je od dužnika zahtijevati ispunjenje, a dužnik koji ne ispuní obvezu ili je ispuní uz manjkavosti ili sa zakašnjenjem dužan je vjerovniku naknaditi štetu koju je uslijed toga pretrpio. Ako je povreda ugovorne obveze rezultat krajnje nepažnje, vjerovnik ima pravo na naknadu cjelokupne štete, uključivši i izmaklu korist. Dužnik ugovorne obveze može se osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da nije mogao ispuniti svoju obvezu zbog takvih okolnosti koje su nastupile nakon zaključenja ugovora, a on ih nije mogao spriječiti, izbjeći ili otkloniti [...]. Ugovorom se odgovornost može proširiti, ili isključiti, ali se ne može ugovorom isključiti odgovornost za namjeru ili krajnju nepažnju.

U ovom slučaju postojanje ugovorne odgovornosti tuženika za štetu na pokretnim stvarima tužitelja - vlasnika jahte može se ocijeniti jedino polazeći od sadržaja tuženikove ugovorne obveze iz ugovora [o korištenju veza], jer je to jedini ugovor koji je zaključen među strankama. [...] Ugovorom se tuženik obvezao [vlasniku plovila] dati na raspolaganje vez, uz obvezu čuvanja plovila u marini, brige o mehanizmima za privez broda koje daje vlasnik, obvezao se izbacivati otpadne vode iz plovila, provjeravati unutrašnjost plovila i plovilo pokrivati ceradom vlasnika. Time se [...] obvezao voditi brigu **o plovilu**, dok **za pokretne stvari na brodu vrijede drugi kriteriji**.⁴⁰”

“[Prema ugovoru tuženik] se obvezuje nadoknaditi štetu na vlasnikovoj uredno prijavljenoj opremi. [...] ugovorom je utvrđeno da će se prilikom prvog dolaska u marinu sačiniti lista o pregledu i to po popisu inventara. Na taj način izrađena i od strane obje ugovorne strane potpisana lista prilaže se ugovoru. Na predmete navedene u listi [tuženik] prema sadržaju ugovora ne snosi odgovornost. Kada se imaju u vidu naprijed citirane odredbe ZOO [o pravu na naknadu ugovorne štete], jasno je da u slučaju postojanja liste [tuženik] ne bi mogao isključiti odgovornost ako vlasnik dokaže da je šteta nastala uslijed namjere ili krajnje nepažnje [tuženika] ili osoba za koje on odgovara. [...]

Obzirom da se dio zahtjeva odnosi na otuđenu opremu odlučno je ocijeniti što po svojem učinku predstavlja lista inventara opreme i kakva je odgovornost [tuženika] ako lista nije sačinjena. Ako se pođe od pretpostavke da se predajom liste tuženiku kao ostavoprimcu predaju u ostavu one pokretne stvari koje su navedene u listi, tada bi u slučaju postojanja liste tuženik odgovarao po pravilima iz [...] ZOO koja uređuju obvezu ostavoprimca. Za sam nastanak ugovora o ostavi nije propisana obvezna pisana forma, dovoljan je i usmeni ugovor, pa obveza

⁴⁰ Naglasak dodala autorica.

čuvanja pokretnih stvari može biti ugovorena i usmeno. Bez obzira da li se radilo o usmenom ugovoru ili ugovoru sačinjenom potpisom liste inventara, ugovor u svakom slučaju mora sadržavati 1. suglasnost ugovornih strana o predmetu ostave, 2. vremenu trajanja ostave, 3. eventualnoj naknadi za čuvanje te 4. suglasnost o vrsti i količini pokretnih stvari koje se daju, odnosno primaju u ostavu. Nema ostave dok se ne odredi što je predmet ostave. **Ako dakle ugovor sadrži samo odredbu o ostavi plovila, nije moguće ugovor tako široko tumačiti da on obuhvaća kao predmet ugovora i zalihe hrane i pića, te opremu koja nije ugrađena u samo plovilo, bez obzira što oprema eventualno predstavlja standardnu opremu takve vrste plovila.**⁴¹ Tužitelj je kao ostavoprimalac imao po [ugovoru] mogućnost popisati pokretne stvari koje nisu sastavni kompaktni dio plovila, pa bi takve pokretne stvari postale predmetom ugovora. Tužitelj nije dokazao ni da bi pokretne stvari bile predmetom usmenog ugovora o ostavi pokretnih stvari, pa nije odlučno što je naknadno eventualno dokazao da su se pokretne stvari nalazile u plovilu, jer puka činjenica ostavljanja stvari u plovilu ne dovodi do zaključenja ugovora o ostavi. Valja također naglasiti da je prema [ugovoru] isključena odgovornost [tuženika] ako je šteta na predmetu ugovora nastala uslijed krivnje trećih osoba.

Obzirom da bez valjanog ugovora o ostavi pokretnina nema ugovorne odgovornosti ostavoprimalca, odgovornost za štetu zbog otuđenja pokretnina [se] eventualno može promatrati kroz pravila o izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Tko drugome nanese štetu dužan ju je naknaditi. U ovom slučaju nema sumnje da nije tuženik nanio štetu tužitelju, jer je treća osoba provalila u plovilo i otuđila opremu. [...]"

Što se tiče zahtjeva za naknadu štete zbog oštećenja strukture plovila, pregradnih stijena i podnih obloga, te ulaza u plovilo, koja su nastala uslijed provale Visoki trgovački sud je ustanovio da nije dokazana ni pravna osnova za naknadu štete niti visina same štete, što obrazlaže kako slijedi:

"[...] tuženik [se] obvezao naknaditi štetu na plovilu koja bi nastala tijekom čuvanja plovila a za koju bi [tuženik] bio odgovoran na temelju zakona. Prema odredbi [ugovora tuženik] se oslobađa zahtjeva za naknadu štete nastale uslijed krivnje trećih osoba. Takvo ograničenje odgovornosti nema učinka samo ako oštećeni dokaže da bi [tuženik] postupao namjerno ili krajnjom nepažnjom u ispunjavanju ugovora. Teret dokaza o namjeri ili krajnjoj nepažnji je na oštećenom jer se niti namjera niti krajnja nepažnja ne pretpostavlja po samom zakonu. Obzirom da nije sporno da su štetu počinile treće osobe a ne tuženik, a tužitelj nije dokazao ni namjeru niti krajnju nepažnju tuženika u izvršavanju ugovorne obveze, unatoč postojanju ugovora i nastaloj šteti, ne postoji pravna osnova da tužitelj potražuje naknadu štete baš od tuženika."

⁴¹ Naglasak dodala autorica.

Dakle, važno je primijetiti da je sud na ugovor o vezu u ovom slučaju primijenio opća zakonska pravila o ostavi, jer je marina preuzela obvezu čuvanja plovila za vrijeme dok se ono nalazi na stalnom vezu. Predmetom ostave u tom smislu je plovilo, ali sud je smatrao da brodske zalihe, standardna i druga oprema plovila te druge pokretne stvari koje se nalaze na plovilu, a ne čine kompaktni sastavni dio plovila, nisu predmet ostave, ako se to izričito ne ugovori. Nadalje, pozivom na opće odredbe tada važećeg ZOO-a o pravu na naknadu štete, sud je ustanovio da se ugovorom može isključiti i ograničiti odgovornost marine za štetu na plovilu, osim ako ona nije posljedica namjere ili krajnje nepažnje marine ili osoba za koje marina odgovara.⁴² Temeljem toga pravila, sud je zaključio da marina ne odgovara za štetu uslijed provalne krađe jer je a) marina ugovorom isključila odgovornost za štetu nastalu uslijed krivnje trećih osoba i b) nema namjere ni krajnje nepažnje na strani marine za ovu štetu, tj. tužitelj je nije dokazao. I konačno, sud je zaključio da nema ni izvanugovorne odgovornosti marine, jer za izvanugovornu štetu odgovara onaj koji ju je prouzročio, a u ovom slučaju provalnu krađu su počinile treće osobe za koje marina ne odgovara.⁴³

Odgovornost marine za štetu na plovilu uslijed oborinskih voda i propusta u održavanju

Rješenjem u predmetu pod poslovnim brojem PŽ-4852/07-7 od 5. veljače 2009. godine Visoki trgovački sud je djelomično ukinuo presudu Trgovačkog suda u Rijeci pod poslovnim brojem P-2590/94-70 od 28. veljače 2007. godine i u tom dijelu vratio predmet na ponovno suđenje. Tužitelj, vlasnik plovila, inače fizička osoba, tražio je naknadu štete od marine kao tuženika temeljem neispunjenja obveza iz ugovora o čuvanju plovila.

Prvostupanjski sud je prihvatio tužbeni zahtjev u dijelu u kojem se on odnosi na naknadu stvarne štete na plovilu, a odbio je kao neosnovan tužbeni zahtjev u dijelu koji se odnosi na nemogućnost korištenja plovila. Žalbeni sud je ukinuo presudu u dijelu u kojem se ona odnosi na naknadu stvarne štete na plovilu.

Prvostupanjski sud utvrdio je odgovornost marine za štetu na plovilu uslijed propusta radnji potrebnih za sprečavanje štete na plovilu uslijed oštećenja pokrova (u plovilo su dospjele oborinske vode), propusta vanjske i unutarnje konzervacije motora i elektroinstalacija, propusta odvijanja čepa na krmi nakon izvlačenja plovila na suho (voda se stoga zadržala u unutrašnjosti plovila), propusta ispumpavanja vode kaljužnom pumpom, propusta spremanja akumulatora na sigurno i njihova održavanja. Zbog navedenih propusta sud je zaključio da marina, kao osoba koja je uz naknadu čuvala plovilo, nije postupala pažnjom dobrog gospo-

⁴² Jednako značnu odredbu nalazimo u čl. 345. danas važećeg ZOO-a.

⁴³ Vrlo slična, gotovo jednaka je i presuda Visokog trgovačkog suda pod poslovnim brojem PŽ-3691/02-3 od 18. siječnja 2006.

darstvenika i nije poduzela radnje potrebne da plovilo vrati vlasniku u stanju u kojem ga je primila na čuvanje. Pri tom je primijenio odredbe ZOO-a o ugovoru o ostavi te opće odredbe o pravu na naknadu štete uslijed neispunjenja ugovorne obveze. Slijedom navedenog sud je obvezao marinu na naknadu pune (totalne) štete na plovilu (stvarna šteta) u visini procijenjene vrijednosti na dan predaje plovila marini na čuvanje, ali je odbio zahtjev za naknadu izmakle koristi uslijed nemogućnosti korištenja plovila jer tužitelj nije dokazao da je takvu štetu trpio.

Marina se u žalbi, među ostalim, pozivala na nedostatak uzročne veze između njenih radnji odnosno navodnih propusta s jedne te štete na plovilu s druge strane, tvrdeći da je šteta nastala vremenskom erozijom, nemarnošću vlasnika plovila i uslijed njegova napuštanja plovila, s obzirom da je nakon isteka jednogodišnjeg ugovora o čuvanju plovila vlasnik prestao plaćati naknadu za čuvanje i nije produžio ugovor, a ostavio je plovilo u marini.

Visoki trgovački sud je usvojio žalbu tuženika ustvrdivši da je prvostupanjski sud nepravilno odlučio o pitanju podijeljene odgovornosti za štetu na plovilu i s tim u vezi o visini stvarne štete.

Stav je žalbenog suda da odgovornost marine za štetu na plovilu proizlazi iz ugovora o čuvanju plovila i povrede ugovorne obveze. Ustanovio je da u ovom slučaju postoji odgovornost marine za štetu na plovilu, ali ne za totalnu štetu, pozivajući se na odredbu tada važećeg ZOO-a prema kojoj se naknada štete ima razmjerno smanjiti kada za nastalu štetu ili njezinu veličinu ili otežanje dužnikova položaja ima krivnje do vjerovnika ili do osobe za koju vjerovnik odgovara.⁴⁴ Nadalje, žalbeni sud se pozvao i na odredbu ZOO-a po kojoj je strana koja se poziva na povredu ugovora dužna poduzeti sve razumne mjere da bi se smanjila šteta izazvana tom povredom, inače druga strana može zahtijevati smanjenje naknade,⁴⁵ te je utvrdio da je prvostupanjski sud propustio ocijeniti je li marina (tuženik) isključivo odgovorna za cjelokupnu stvarnu štetu ili je nastanku štete na plovilu, a time i njenoj visini doprinio tužitelj. Pri tom je naglasio da je ugovor o čuvanju plovila bio sklopljen na godinu dana nakon čega nije produžen jer vlasnik plovila nije nastavio plaćati naknadu za čuvanje. Nadalje, ustanovio je da je prvostupanjski sud pogriješio kada je naložio vještačenje o visini štete na plovilu na bazi procjene ukupne vrijednosti plovila na dan predaje plovila na čuvanje, umjesto na bazi opsega štete utvrđenog u postupku osiguranja dokaza od strane ovlaštenog sudskog vještaka za trajanja ugovora o čuvanju plovila. Naime, stav je Visokog trgovačkog suda da marina odgovara samo za štetu nastalu za trajanja ugovora o čuvanju plovila, ne i za štetu nastalu nakon isteka toga ugovora koja je posljedica tuženikova napuštanja plovila i njegova zanemarivanja svake daljnje

⁴⁴ Odgovarajuću odredbu nalazimo u čl. 347. danas važećeg ZOO-a.

⁴⁵ Odgovarajuću odredbu nalazimo u čl. 346. st. 4. danas važećeg ZOO-a.

brige o plovilu koje je doprinijelo povećanju štete. Stoga je prvostupanjskom sudu naložio da u ponovnom postupku utvrdi visinu stvarne štete novim vještačenjem, a prema nalazu vještaka o opsegu štete sačinjenom za trajanja ugovora o čuvanju plovila u postupku osiguranja dokaza te prema cijenama u vrijeme izrade novog mišljenja i nalaza, odnosno u vrijeme donošenja sudske odluke.

Dakle, i u ovom predmetu sudovi su na ugovor o vezu i čuvanju plovila primijenili zakonske odredbe o ostavi, smatrajući da marina koja je preuzela obvezu čuvanja plovila odgovara kao ostavoprimalac, tj. da je dužna čuvati plovilo od oštećenja i gubitka pažnjom dobrog gospodarstvenika, te da odgovara vlasniku plovila za štetu uslijed neispunjenja ove ugovorne obveze.

Odgovornost marine za štetu na plovilu uslijed izvođenja radova u krugu marine

Odlukom Vrhovnog suda br. Revt 216/2009-2 od 9. lipnja 2010. godine odbijena je revizija tužitelja protiv presude Visokog trgovačkog suda br. PŽ-1726/08-7 od 1. srpnja 2009. Tužitelj je vlasnik dvaju plovila oštećenih za vrijeme dok su se nalazila na vezu kod tuženika (marine). Kako nije nađena uzročna veza između radova brušenja na lukobranu u marini i štete na plovilima, sudovi su zaključili da nema štetnog postupka marine, pa stoga ni odgovornosti marine za štetu na plovilima.

III. UGOVOR O VEZU I ODGOVORNOST LUKE NAUTIČKOG TURIZMA ZA OŠTEĆENJE ILI GUBITAK PLOVILA U TALIJANSKOM PRAVU I PRAKSI

Odgovornost luke nautičkog turizma (tal. *gestore del porto turistico*) s osnova ugovora o vezu (tal. *contratto di ormeggio*) predstavlja relativno novu problematiku talijanskog transportnog prava. Važnost ove teme se u Italiji povećava u posljednjih nekoliko desetljeća u vezi s razvojem i širenjem nautičkog turizma koji je od 2005. godine u toj zemlji uređen posebnim zakonom o rekreacijskoj nautici i nautičkom turizmu – *Codice della nautica di diporto*.⁴⁶ Ovaj propis, međutim, ne regulira obveze koncesionara, tj. upravitelja luke nautičkog turizma i korisnika te luke koje bi proizlazile iz ugovora o vezu. Do danas, ugovor o vezu stoga ostaje bez odgovarajućeg zakonskog uređenja. Talijanski autori smatraju da nedostatak zakonske regulacije ovog ugovora u praksi dovodi do znatne ugovorne neravnoteže u položaju stranaka koja ide u korist luke nautičkog turizma, te da upravo

⁴⁶ S. Russica, "Alcune riflessioni in tema di responsabilità del gestore del porto turistico quale parte del contratto di ormeggio", 22. 10. 2009., <http://www.altalex.com/index.php?idnot=47813> (internetska stranica posjećena 21. 8. 2013.). Vidi također A. Addeo, F. Franzese, "Contratto do ormeggio e responsabilità del gestore del porto: occorre una regolamentazione normativa", 2005., <http://www.iussit.it/aArtcOq/Ormeggio.htm>, (internetska stranica posjećena 21. 8. 2013.).

iz toga proizlazi interes pravne doktrine za ispitivanje u teoriji i u sudskoj praksi odgovornosti luke nautičkog turizma za štetu na plovilima na vezu.⁴⁷

U talijanskoj pravnoj doktrini ugovor o vezu definira se kao ugovor kojim se jedna strana, tj. koncesionar dijela pomorskog dobra (pružatelj usluge veza – tal. *ormeggiatore*) obvezuje, u zamjenu za odgovarajuću naknadu, te za određeno vremensko razdoblje, ustupiti drugoj strani pristup u luku i smještaj plovila namijenjenog za razonodu na određenom mjestu u luci (tal. *posto barca*), omogućiti uporabu lučkih struktura i opreme, te eventualno pružiti dodatne usluge, kao što su pomoć kod pristajanja i isplavljanja, vađenje plovila na suhi vez, odnosno stavljanje plovila u more, odvoz otpada, opskrba električnom energijom i vodom, telefonskom vezom i sl. Ponekad se ugovorom na teret luke predviđa i obveza čuvanja plovila (tal. *custodia*).

Naknada koja se duuguje luci nautičkog turizma za pružene usluge treba pokriti troškove upravljanja lukom, održavanja instalacija, objekata, opreme i infrastrukture, te mora sadržavati i element profita, budući da se radi o komercijalnoj djelatnosti. Naknada se može obračunavati u odnosu na stvarnu potrošnju ili paušalno.

Ugovor o vezu može biti sklopljen na jednogodišnje ili višegodišnje razdoblje, ali može imati i kraće trajanje, ako je riječ o ugovoru sezonskog karaktera ili ako je riječ o dnevnom ili višednevnom vezu koji se ugovara radi kraće stanke za vrijeme navigacije.

Uobičajeni sadržaj ovih ugovora u talijanskom pravu i praksi podrazumijeva sljedeće elemente:⁴⁸

- vez se ustupa na isključivu uporabu određenoj osobi, korisniku veza te se luka nautičkog turizma obvezuje u slučaju odsustva korisnika veza čuvati ustupljeno mu mjesto za vez slobodnim,
- korisnik smije upotrebljavati vez samo za smještaj plovila određene kategorije i dimenzija kojima je vez prilagođen, ili pak samo za smještaj točno određenog plovila te nema pravo ustupiti mjesto za vez trećoj osobi, čak ni u svrhu privremene uporabe veza za vrijeme njegova odsustva,
- plovilo mora biti dobro očuvano i održavano što je obveza korisnika veza koji osobno odgovora za sigurnost svoga plovila,
- u slučaju da korisnik krši svoje obveze iz ugovora o vezu, kao i u slučaju da plovilo prijeti opasnost od potonuća ili da stanje plovila prijeti prouzrokovanjem štete trećim osobama, luka nautičkog turizma ovlaštena je ukloniti takvo plovilo uz prethodno upozorenje vlasniku plovila, odnosno korisniku veza,

⁴⁷ RUSSICA, op. cit.

⁴⁸ Ibid.

- luka nautičkog turizma ovlaštena je premjestiti plovilo, tj. ustupljeni vez na drugo mjesto u luci ako je to nužno za izvršenje kakvih radova u luci ili u hitnim slučajevima (npr. zbog nevremena),
- luka nautičkog turizma ovlaštena je u slučaju inercije korisnika veza samoinicijativno namjestiti, ojačati ili zamijeniti konope za vez koje smatra neprimjerenima,
- isključuje se odgovornost luke za štete na plovilima koje su posljedica neprikladnosti konopa za privez i nepovoljnih vremenskih prilika, za štete koje su prouzročile treće osobe, za štete uslijed krađe i provale te za štete trećim osobama koje su nastale u vezi s uporabom veza,
- luka nautičkog turizma obvezuje se održavati obale, pontone, lučku opremu i instalacije, protupožarne sustave, javnu rasvjetu, opskrbljivati plovila električnom energijom i vodom, brinuti za čistoću tla i mora tj. štiti okoliš od onečišćenja, nadzirati plovila na vezu i dijelove luke u zajedničkoj uporabi, pružati pomoć pri privezivanju i odvezivanju plovila, organizirati opskrbu gorivom i obvezno peljarenje,
- korisnik veza, odnosno vlasnik plovila na vezu dužan je sklopiti i održavati na snazi osiguranje odgovornosti za štetu koja u vezi uporabe plovila može nastati trećim osobama.

Sudska praksa prepoznaje minimum bitnih sastojaka ugovora o vezu, a to su ustupanje na uporabu primjerenog mjesta za vez plovila za sport i razonodu u luci i lučkih struktura i opreme, u zamjenu za odgovarajuću naknadu. Uz navedeni minimum bitnih sastojaka, sudska praksa prepoznaje i mogući dodatni sadržaj ugovora, kao što su obveza luke da čuva plovilo ili stvari na plovilu. S tim u vezi se ustalio stav sudova da je teret dokazivanja o postojanju obveze čuvanja plovila na korisniku veza, tj. ona ugovorna strana koja se poziva na određeno pravo iz ugovora, odnosno na odgovarajuću obvezu druge ugovorne strane treba dokazati cilj i sadržaj toga prava odnosno obveze.⁴⁹ Postoji, međutim i drugi manjinski smjer u sudskoj praksi po kojemu se nadzor nad plovilom i obveza čuvanja smatraju bitnim sastojcima ugovora o vezu. Prema tom stajalištu, ugovor o vezu se u pravu kristalizirao kao posebna vrsta ugovora u okviru čijeg uređenja koegzistiraju odredbe karakteristične za različite tipove ugovora. Tako uz glavnu obvezu luke nautičkog turizma da ustupi na uporabu mjesto za vez, postoji i obveza nadzora i sigurnosti veza te je obveza čuvanja plovila bitno obilježje jedinstvene ekonomsko-društvene funkcije ovog ugovora.⁵⁰

⁴⁹ Presuda u predmetu Cass. Civ., 1. 6. 2004., n. 10484, in Mass. Giur. It., 1994. u vezi odgovornosti marine za štete na plovilima na vezu prouzročene olujom s osnova ugovora o vezu i u njemu sadržane obveze čuvanja plovila. Citirano iz RUSSICA, op. cit.

⁵⁰ Presuda u predmetu Corte d'Appello di Trieste, 28. 9. 1999., citirano iz RUSSICA, op. cit. Vidi također ADDEO – FRANZESE, op. cit.

Prema talijanskoj sudskoj praksi, kada ugovor o vezu uključuje obvezu čuvanja plovila, onda on postaje sličan ugovoru o ostavi. Plovilo se povjerava luci nautičkog turizma na čuvanje, a obveza čuvanja ne odnosi se samo na trup i stroj plovila te njihove sastavne dijelove, već i na sve stvari koje su određene da trajno služe ili pripadaju plovilu, tj. na sve njegove pripadke (npr. oprema plovila koja je za odnosnu vrstu plovila za sport i razonodu obvezna po zakonu), osim ako nije drugačije ugovoreno. Kada se dokaže da je ugovorena obveza čuvanja plovila, pa ugovor o vezu sliči ugovoru o ostavi, onda je na teret luke kao ostavoprimca da dokaže da su pripadci plovila (oprema i druge stvari koje se nalaze na plovilu, a namijenjene su da trajno služe plovilu) isključeni iz obveze čuvanja.⁵¹ Ova obveza čuvanja se, međutim, ni u kojem slučaju ne odnosi na stvari koje se nalaze na plovilu, a ne čine njegov pripadak, tj. nisu trajno namijenjene plovilu (npr. osobne stvari posade i putnika i druge stvari koje se privremeno nalaze na plovilu).

Dakle, i u talijanskom pravu kao i u nas ugovor o vezu kvalificira se kao inominatni, i to atipični ugovor privatnog prava. U njemu su predviđene obveze stranaka koje se mogu podvesti pod razne vrste imenovanih ili tipiziranih ugovora, kao što su najam (daje se na uporabu mjesto za vez u luci u zamjenu za odgovarajuću naknadu), ostava (obveza čuvanja plovila i njegova vraćanja ostavodavcu u istom stanju u kojem je i preuzeto na čuvanje), ugovor o opskrbi (voda, električna energija, gorivo, i sl.), itd. Stav je talijanske pravne doktrine i sudske prakse da u ugovoru o vezu nema elemenata zakupa, prije svega zbog pravne prirode pomorskog dobra, tj. javnog dobra, čiji se dio (mjesto za vez) temeljem tog ugovora daje na uporabu.⁵² Mjesto za vez kao dio pomorskog dobra, premda je dano na uporabu korisniku veza, i dalje ostaje pod nadzorom lučke uprave koja u vezi toga ima još niz javnopravnih ovlaštenja i obveza, iako se radi prvenstveno o komercijalnoj djelatnosti koncesionara luke nautičkog turizma koji je u pravilu uvijek trgovačko društvo.⁵³

Talijanska sudska praksa tako razlikuje dvije glavne skupine ugovora o vezu. U jednu skupinu spadaju ugovori o najmu veza (tal. *ormeggio-locazione*), a u drugu ugovori o vezu i čuvanju plovila (tal. *ormeggio-deposito*). Specifična razlika među njima upravo je obveza čuvanja plovila koja se pojavljuje samo u navedenoj drugoj skupini ugovora te podrazumijeva primjenu odgovarajućih odredbi talijanskog Građanskog zakonika (tal. *Codice civile*) o ostavi (tal. *deposito*; *Codice civile*, čl. 1766. *et seq.*). S druge strane, za tumačenje ugovora o najmu veza u okviru kojega

⁵¹ Presuda u predmetu Cass. Civ., 21. 10. 1984., n. 8657, citirano iz RUSSICA, op. cit.

⁵² Ugovorom o vezu daje se na uporabu, ne i na puno korištenje dio pomorskog dobra. Korisnik veza nema pravo dati vez u podnajam, čak niti besplatno ustupiti uporabu veza trećoj osobi. On smije upotrebljavati vez samo osobno pod nadzorom i u skladu s pravilima luke te odredbama ugovora, i to za određeno plovilo ili za određenu kategoriju i vrstu plovila za koje je po dimenzijama i drugim tehničkim svojstvima konkretan vez primjeren.

⁵³ RUSSICA, op. cit.

nema obveze čuvanja plovila relevantne su odredbe Građanskog zakonika o najmu (tal. *locazione*, *Codice civile*, čl. 1571. *et seq.*).⁵⁴

Iz navedenog slijedi temeljni problem koji se javlja u praksi, a to je pitanje odgovornosti luke nautičkog turizma za štete na plovilima na vezu. Odgovor na to pitanje izravno je vezan upravo na analiziranu prirodu ugovora o vezu. Režim odgovornosti luke ovisit će o tome je li ugovoren najam veza, ili pak vez i čuvanje plovila. Temeljem ugovora o najmu veza korisniku se jednostavno ustupa na uporabu mjesto za vez u luci u zamjenu za ugovorenu naknadu, pri čemu je luka dužna brinuti o održavanju vezova i njihovoj tehničkoj i nautičkoj sigurnosti, ispravnosti i prikladnosti, dok je korisnik veza dužan održavati plovilo, uključujući konope za privez i svu ostalu opremu plovila u dobrom i ispravnom stanju. Postojat će odgovornost luke nautičkog turizma za štetu na plovilu koja je proizašla iz kakvog nedostatka veza, s obzirom da lukobrani, lučke obale, pontoni, plutače, sidreni blokovi i druge strukture predviđene za vez moraju biti podesni, sposobni i primjereni za siguran vez, tj. kako bi jamčili sigurnost plovila koja se nalaze na vezu u luci nautičkog turizma.⁵⁵

Ako je ugovoreno čuvanje plovila (tal. *ormeggio-deposito*) za štetu na plovilu luka nautičkog turizma odgovora kao ostavoprimalac. Po talijanskom pravu to znači tzv. odgovornost *ex recepto*. Ostavoprimalac je u obvezi vratiti stvar preuzetu na čuvanje u stanju u kojem ju je i primio. To znači da on odgovara za oštećenje i gubitak stvari preuzete na čuvanje, a da bi se oslobodio te odgovornosti nije dovoljno da dokaže da je pri čuvanju stvari primijenio pažnju dobrog domaćina (tal. *la dilligenza del buon padre di famiglia*), već da je neispunjenje njegove obveze čuvanja stvari proizašlo iz razloga koji se njemu ne može pripisati (tal. *causa a lui non imputabile*).⁵⁶ Prema tome trebat će dokazati konkretan i specifičan vanjski događaj koji je onemogućio ispunjenje obveze čuvanja stvari. Primijeni li se to na okolnosti iz ugovora o vezu i čuvanju plovila, u slučaju oštećenja, pogoršanja stanja ili uništenja plovila na vezu luka nautičkog turizma ne može se osloboditi odgovornosti za tako nastalu štetu dokazujući da je pri čuvanju stvari primije-

⁵⁴ Ibid. Vidi također ADDEO – FRANZESE, op. cit.; C. Valente, "Il contratto di ormeggio del posto barca - L',atipico" contratto di ormeggio del posto barca, tra locazione e deposito, la complessa qualificazione del rapporto contrattuale e le connesse problematiche in ordine alla responsabilità del concessionario", <http://www.diritto-civile.it/I-Contratti/II-contratto-di-ormeggio-del-posto-barca.html>, (internetska stranica posjećena 21. 8. 2013.); A. Claroni, "La tutela dell'utente del porto turistico quale parte del contratto di ormeggio", <http://www.diritto.net/component/content/article/43/846.pdf>, (internetska stranica posjećena 21. 8. 2013.); V. del Duca, "La tutela dell'utente del porto turistico nel contratto di ormeggio", http://www.studiolegaleparenti.com/public/news_file/pubblicazione_20110106143407.pdf, (internetska stranica posjećena 21. 8. 2013.); G. Lantieri, "Il contratto di ormeggio", *Diritto & Diritto*, ISSN 1127-8579, <http://www.diritto.it/docs/26622-il-contratto-di-ormeggio?page=2>, (internetska stranica posjećena 21. 8. 2013.); P. Damiano, "Il contratto di ormeggio del posto barca", 29. 8. 2008., <http://www.altalex.com/index.php?idnot=42592>, (internetska stranica posjećena 21. 8. 2013.).

⁵⁵ ADDEO – FRANZESE, op. cit.

⁵⁶ Ibid; tako i RUSSICA, op. cit. Vidi *Codice civile*, čl. 1766. *et seq.* i čl. 1218.

nila pažnju dobrog domaćina sukladno čl. 1768. Građanskog zakonika, već mora dokazati u smislu čl. 1218. Građanskog zakonika da je njeno neispunjenje obveze čuvanja plovila proizašlo iz razloga koji se ne može pripisati luci. Sudska praksa pojašnjava da takav vanjski uzrok ne mora nužno imati narav nesretnog slučaja (tal. *caso fortuito*) ili više sile (tal. *forza maggiore*), s obzirom da se ovdje ne radi o presumpciji odgovornosti, već o presumpciji krivnje. Stoga, da bi se oslobodila odgovornosti, luka nautičkog turizma mora dokazati da je usvojila i primijenila sve mjere opreza koje joj nalaže dužna pažnja te da je postupala s pozornošću koju je dužna primijeniti luka nautičkog turizma kada primijeti ili kada bi morala primijetiti da je nužno primijeniti povećani napor (tal. *sforzo maggiore*) da se plovilo sačuva od štete. U suprotnom, ako ne poduzme takav povećani napor za koji zna ili bi morala znati da je potreban da se u danim okolnostima plovilo sačuva od štete, luka se kao ostavoprimalac nalazi u stanju svjesne krivnje (tal. *colpa coscente*), premda je čuvala plovilo pažnjom dobrog domaćina.⁵⁷

IV. OSIGURANJE ODGOVORNOSTI LUKE NAUTIČKOG TURIZMA

Općenito, kada govorimo o osiguranju odgovornosti luke nautičkog turizma, mislimo na osiguranje odgovornosti ovlaštenika koncesije luke nautičkog turizma, tj. pravne ili fizičke osobe koja posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu, te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.) i upravlja lukom nautičkog turizma. Predmet osiguranja je odgovornost iz djelatnosti luke nautičkog turizma, što podrazumijeva njenu ugovornu (odgovornost prema korisnicima usluga) i izvanugovornu odgovornost (odgovornost prema trećima).

Riječ je o dobrovoljnom osiguranju odgovornosti koje se ugovara u interesu osiguranika, tj. ovlaštenika koncesije luke nautičkog turizma. S obzirom na vrlo visoke rizike odgovornosti kojima je u redovnom poslovanju izložena, osobito zbog velikih imovinskih vrijednosti i broja plovniha objekata, broja osoba koje borave na prostoru luke, u njenim objektima ili na plovilima, svaka bi luka nautičkog turizma trebala imati zaključenu policu osiguranja odgovornosti. To bi bilo u skladu s njenom dužnošću postupanja s pažnjom dobrog stručnjaka. U nas ovo osiguranje nije obvezno, premda bi bilo poželjno da se nekim od zakona ili pravilnika kojima se propisuju minimalni uvjeti za osnivanje i djelatnost luka nautičkog turizma predvidi, među ostalim, i obveza ugovaranja odgovarajućeg osiguranja odgovornosti luke. To bi bilo u interesu konkurentnosti i kvalitete hrvatskih luka nautičkog turizma, osobito imajući u vidu i posredan utjecaj osiguratelja na razinu standarda sigurnosti kao i zaštite okoliša. Naime, uobičajeno je

⁵⁷ Presuda u predmetu Cass. Civ., 1. 6. 2004., n. 10484, citirano iz RUSSICA, op. cit. Vidi također ADDEO – FRANZESE, op. cit.; VALENTE, op. cit.; CLARONI, op. cit.; LANTIERI, op. cit.

da osiguratelj svojim osiguranicima nameću posebne ugovorne obveze ispunjavanja određenih standarda sigurnosti i prevencije šteta koji su ponekad i viši od onih koje propisuje država.

Ugovor o osiguranju odgovornosti luke nautičkog turizma najvećim je dijelom uređen ZOO-om, uključujući posebno i odredbe o ugovoru o osiguranju (čl. 921. – 965.). Posebnim odredbama o osiguranju odgovornosti propisano je da osiguratelj odgovara za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako oštećenik zahtijeva njezinu naknadu. Osiguratelj osim toga snosi, u granicama iznosa osiguranja, troškove spora i druge opravdane troškove radi utvrđivanja osiguranikove odgovornosti, a iz osiguranja se naknađuju i troškovi mjera poduzetih na zahtjev osiguratelja ili u sporazumu s njim, radi zaštite od neopravdanih i pretjeranih zahtjeva trećih osoba (ZOO, čl. 964.).

U nastavku ćemo se usredotočiti poglavito na osiguranje ugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma, i to prvenstveno na osiguranje odgovornosti za štete na plovilima, imajući u vidu pri tom da se ova vrsta odgovornosti luke nautičkog turizma u praksi najčešće osigurava zajedno s ostalim vrstama odgovornosti iz djelatnosti luke nautičkog turizma istim ugovorom o osiguranju odgovornosti luke nautičkog turizma.

IV. 1. Ugovorna odgovornost luke nautičkog turizma kao predmet osiguranja

U pravilu, osigurava se odgovornost luke za štete na plovilima dok se nalaze pod nadzorom luke, tj. na vezu u luci nautičkog turizma, te posebno i kad se luka obvezala čuvati, održavati, servisirati ili popravljati plovilo. Ponekad je osiguranjem obuhvaćena i odgovornost luke nautičkog turizma za štetu na plovilu nastalu izvan prostora luke nautičkog turizma, ako je plovilo napustilo luku radi izvođenja radova koji se ne mogu obaviti u osiguranoj luci nautičkog turizma ili pak za vrijeme probnih vožnji unutar ugovorenih granica plovidbe oko luke.⁵⁸ Osiguranjem je obično obuhvaćena odgovornost i na demontiranim dijelovima plovila koji se nalaze u krugu luke nautičkog turizma, a može se pokriti i odgovornost luke za stvari na plovilu u slučaju provalne krađe dok se plovilo nalazi na prostoru luke. Luka nautičkog turizma mogla bi se naći odgovornom i za troškove čišćenja plovila na vezu uzrokovanim onečišćenjem mora u luci, pa bi osiguranje pokrilo i tu vrstu odgovornosti.⁵⁹

Iz osiguranja se naknađuju oni iznosi koje bi luka nautičkog turizma bila dužna platiti korisnicima usluga veza, održavanja, servisiranja ili popravljanja

⁵⁸ Ova će odgovornost luke nautičkog turizma doći u obzir ako se opisano isplivljavanje poduzima u okviru ispunjenja njene obveze održavanja, servisiranja ili popravljanja plovila.

⁵⁹ Vidi primjerice, Croatia osiguranje d. d. Zagreb, Pravila "A" za osiguranje odgovornosti luke za turističke i sportske plovne objekte.

plovila s osnova njene ugovorne odgovornosti za štetu nastalu u obavljanju njene tržišne djelatnosti. Prema tome, da bi osiguratelj bio u obvezi naknaditi štetu na plovilu s osnova police osiguranja odgovornosti luke nautičkog turizma, mora se najprije utvrditi postojanje odgovornosti luke nautičkog turizma za tu štetu na plovilu. Osiguranje odgovornosti uobičajeno pokriva i troškove u vezi pravnih sporova o odgovornosti luke nautičkog turizma za štetu. Ti se troškovi obično naknađuju iz osiguranja i preko osigurane svote, uz uvjet da su poduzeti razborito i u suglasnosti s osigurateljem. Zapravo se radi o troškovima poduzetim s ciljem zaštite od neosnovanih ili pretjeranih odštetnih zahtjeva, koji se po svojoj prirodi smatraju vrstom tzv. osiguranikovih troškova spašavanja, tj. troškova koje osiguranik poduzima s ciljem smanjenja ili izbjegavanja štete pokrivena osiguranjem, a takvi se troškovi naknađuju iz osiguranja bez obzira na koristan rezultat pa i preko svote osiguranja.

IV. 2. Opseg osiguranja ugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma

Osiguranje pokriva građansku odgovornost luke nautičkog turizma za stvarnu štetu i izgubljenu dobit, no obično ono ne pokriva tu odgovornost u njenom punom opsegu. Iz osiguranja je uvijek isključena odgovornost za namjerne štetne radnje i propuste luke nautičkog turizma⁶⁰, a uobičajeno se isključuje i odgovornost za štete koje su posljedica krajnje nepažnje luke nautičkog turizma, njenih djelatnika ili podugovaratelja.

Nadalje, osiguratelji će najvjerojatnije svoje pokriće uvjetovati time da luka nautičkog turizma ispunjava sve propisane standarde te da svoje usluge nudi po općim uvjetima poslovanja koje osiguratelj unaprijed odobri. Osigurateljno pokriće odgovornosti luke iz ugovora koji izlaze iz okvira tako odobrenih općih uvjeta poslovanja osiguratelji obično uvjetuju posebnom pojedinačnom suglasnošću.

Konačno, ugovorom o osiguranju obično se predviđaju posebna isključenja iz pokrića. Tako, primjerice, osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma obično izričito isključuje štete proizašle iz zapuštenosti, istrošenosti i dotrajalosti plovila na vezu, štete proizašle iz skrivene mane plovila, štete nastale uslijed radnje ili propusta vlasnika plovila, posade ili drugih osoba na plovilu, štete uslijed rata, ratu sličnih okolnosti, štrajka, građanskih nemira i sličnih događaja, štete uslijed krađe umjetnina, predmeta od plemenitih metala, novca, vrijednosnih papira i sl., štete od glodavaca, štete od zaleđivanja sistema za hlađenje motora te štete uslijed nevremena. Za mnoge od ovih šteta ne odgovara ni sama luka nautičkog turizma, što proizlazi iz zakona ili iz uobičajenih isključenja odgovornosti pred-

⁶⁰ Arg. ZOO, čl. 944.

viđenih općim uvjetima poslovanja luka nautičkog turizma.⁶¹ Ipak, za neke od tih šteta mogla bi se utvrditi bar djelomična odgovornost luke nautičkog turizma, ali će u tom dijelu ostati neosigurana.⁶²

IV. 3. Visina odgovornosti osiguratelja

Osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma ugovara se na određenu svotu osiguranja, koja predstavlja gornju granicu obveze osiguratelja, uz iznimku troškova pravnih sporova koji se, kako je već ranije navedeno, naknađuju iz osiguranja i preko iznosa svote osiguranja. Ugovorena svota osiguranja obično se primjenjuje po jednom osiguranom slučaju, tj. za sve štete proizašle iz jednog osiguranog slučaja. Ponekad se ugovaraju posebne osigurane svote za štete iz ugovorne odnosno izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma.

U osiguranju odgovornosti luke nautičkog turizma uobičajeno je ugovaranje franšize, kao vida sudjelovanja luke osiguranika u šteti (ugovoreni samopridržaj). Najčešće se ugovara odbitna franšiza koja se primjenjuje po jednom štetnom događaju, a to je unaprijed ugovoren iznos koji se odbija od naknade iz osiguranja.

IV. 4. Izravna tužba protiv osiguratelja odgovornosti luke nautičkog turizma

Važna je odredba ZOO-a sukladno kojoj oštećenik može zahtijevati neposredno od osiguratelja odgovornosti naknadu štete koju je pretrpio događajem za koji odgovara osiguranik, ali najviše do iznosa osigurateljeve obveze. Oštećenik ima, od dana kad se dogodio osigurani slučaj, vlastito pravo na naknadu iz osiguranja te je svaka kasnija promjena u pravima osiguranika prema osiguratelju bez utjecaja na pravo oštećenika na naknadu (ZOO, čl. 965.). Prema tome, izravno tuženi osiguratelj ima pravo isticati sve prigovore koje bi protiv oštećenika mogao isticati osiguranik (luka nautičkog turizma) da je on bio tužen za naknadu štete, jer obveza osiguratelja postoji samo ako postoji odgovornost osiguranika koja je predmet osiguranja. Međutim, osigurateljno pokriće može biti opsegom uže od odgovornosti luke nautičkog turizma, odnosno po visini može biti ograničeno na svotu osiguranja koja je niža od ukupne štete. Stoga, osiguratelj u pravilu može isticati i prigovore koje ima temeljem ugovora o osiguranju (svota osiguranja, odbitna franšiza, isključenje iz osiguranja – npr. ako je osiguranik štetu prouzročio namjerno, itd.). Međutim, s obzirom da se radi o dobrovoljnom osiguranju odgovornosti, osiguratelj smije u postupku po izravnoj tužbi istaknuti samo takve prigovore iz ugovora o osiguranju koji su nastali prije nego se dogodio osigurani

⁶¹ Vidi *supra*, II. 2. Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu za oštećenje ili gubitak plovila.

⁶² Vidi npr. Croatia osiguranje, Pravila "A", op. cit.

slučaj (ZOO, čl. 945.). Osigurani slučaj u kontekstu osiguranja odgovornosti nastaje kada nastupi odgovornost osiguranika, tj. luke nautičkog turizma, za štetu koja je predmet osiguranja, premda osiguratelj odgovara za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako treća oštećena osoba zahtijeva njenu naknadu (arg. ZOO, čl. 964. st. 1.).

Posebno, što se tiče zastare izravnog zahtjeva za naknadu štete od osiguratelja, napominjemo da ona nastupa u isto vrijeme kada i zastara oštećenikova zahtjeva za naknadu štete od štetnika, tj. osiguranika (u našem slučaju luke nautičkog turizma).⁶³ To znači da izravni odštetni zahtjev korisnika veza protiv osiguratelja odgovornosti luke nautičkog turizma za štetu na plovilu u pravilu zastarijeva za pet godina od trenutka povrede ugovorne obveze luke kod potrošačkih ugovora o vezu (arg. ZOO, čl. 234. st. 5. u vezi s čl. 230. st. 3. i čl. 225.) odnosno za tri godine od povrede ugovorne obveze luke kod trgovačkih ugovora o vezu (arg. ZOO, čl. 234. st. 5. u vezi s čl. 230. st. 3. i čl. 228.).⁶⁴ Treba imati u vidu da su sve ovdje citirane odredbe ZOO-a kogentne naravi, kao i većina odredbi iz odsjeka o ugovoru o osiguranju, tj. od njih nije dopušteno ugovorno odstupiti (arg. ZOO, čl. 924.).

Iznimku predstavlja osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma za štetu na plovilu primljenom na popravak (ili na servis). Tu se radi o pomorskom osiguranju koje je uređeno Pomorskim zakonikom (arg. PZ, čl. 684. st. 1. t. 3.). Posebne odredbe ZOO-a o ugovoru o osiguranju ne primjenjuju se na ovo osiguranje (arg. ZOO, čl. 923.), tako da nije dopuštena ni izravna tužba protiv osiguratelja za naknadu štete s osnova odgovornosti luke nautičkog turizma za plovilo primljeno na popravak. Ako je pokriće ove vrste odgovornosti uklopljeno u jedinstveni ugovor o osiguranju odgovornosti luke nautičkog turizma, onda se na odredbe koje uređuju osiguranje odgovornosti za štetu na plovilu primljenom na popravak primjenjuje PZ, a na ostale odredbe ugovora o osiguranju ZOO.

U praksi najveći dio odgovornosti luka nautičkog turizma otpada na štete na plovilima koja su pak najčešće osigurana policama osiguranja trupa i stroja (pomorski kasko). Stoga je uobičajeno da štete na plovilima primarno pokrivaju pomorski osiguratelji kaska, koji zatim po subrogaciji mogu potraživati naknadu

⁶³ ZOO, čl. 234. st. 5.

⁶⁴ Ako bi za pojedinu vrst obveze luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu čija povreda je uzrokovala štetu na plovilu bio propisan poseban rok zastare, tražbina naknade štete tada bi zastarijela za vrijeme određeno za zastaru te obveze (arg. ZOO, čl. 230. st. 3.). S druge strane izravni zahtjev na naknadu izvanugovorne štete protiv osiguratelja odgovornosti zastarijeva za tri godine od kad je oštećenik doznao za štetu i za osobu koja je štetu učinila, a u svakom slučaju za pet godina od nastanka štete. Teoretski, kada bi korisnik veza i vlasnik plovila bile različite osobe (npr. charter kompanija je korisnik veza, a plovilo je u vlasništvu druge osobe), te kada bi korisnik veza ugovor o vezu sklapao samo u svoje ime, onda bi vlasnik plovila i luka nautičkog turizma bili u izvanugovornom odnosu. U slučaju štete na plovilu nastale na vezu vlasnik plovila bi imao izvanugovorni odštetni zahtjev protiv luke nautičkog turizma, odnosno izravni zahtjev protiv njenog osiguratelja odgovornosti. U tim odnosima bi se odgovornost luke nautičkog turizma cijenila po pravilima o izvanugovornoj odgovornosti za štetu, a ne po ugovoru o vezu.

isplaćene štete od odgovorne luke nautičkog turizma ili izravno od njenog osiguratelja odgovornosti. Kvalitetna polica pomorskog kaska vlasniku će oštećenog plovila pružiti veću i bržu zaštitu od police odgovornosti luke nautičkog turizma, jer je puno pokriće kaska obično šire od opsega odgovornosti luke za štetu na plovilu, a utvrđivanje obveze osiguratelja odgovornosti često je dugotrajnije i izloženije riziku spora nego što je to slučaj kod osiguranja kaska.

V. ZAKLJUČAK

Ugovori o vezu su inominatni atipični ugovori te se odlikuju velikom ugovornom slobodom. Njihove odredbe obično su sadržane u općim uvjetima poslovanja luka nautičkog turizma. U praksi se razlikuju ugovori o dnevnom ili tranzitnom vezu, koji se obično sklapaju neformalno, samim uplovljavanjem u luku, pristajanjem na vez i automatskim pristupanjem općim uvjetima poslovanja luke, te ugovori o stalnom vezu koji podrazumijevaju određene formalnosti i širi opseg obveza obiju ugovornih strana, kao što su pisani oblik ugovora, predaja ključeva i brodskih dokumenata luci, obveza luke da nadzire plovilo, i sl. U nedostatku zakonske regulacije ugovora o vezu, treba ga tumačiti u kontekstu ZOO-a, a takav potrošački ugovor i u skladu sa ZZP-om. Ugovor o vezu bit će trgovački ugovor, ako ga luka sklapa s osobom koja usluge veza koristi u vezi svoje komercijalne profesionalne djelatnosti (npr. charter-agencije, vlasnici plovila za iznajmljivanje, trgovačka društva koja se bave brodskim poslovođstvom, i sl.). U suprotnom, bit će riječ o potrošačkom ugovoru, ako je korisnik veza osoba koja plovilo na vezu koristi isključivo za osobne potrebe.

Ugovor o vezu obično sadrži elemente najma, s obzirom da se u bitnome sastoji od obveze luke nautičkog turizma da u zamjenu za odgovarajuću naknadu korisniku veza ustupi na uporabu prikladno mjesto za vez. Dodatno, ugovor o vezu može sadržavati i obveze luke da nadgleda, čuva, održava, servisira ili popravljiva plovilo koje se nalazi na njenom vezu. Takvi dodatni elementi ugovora o vezu mogu se podvesti pod različite tipove ugovora kao što su ugovor o ostavi (čuvanje i održavanje plovila), ugovor o djelu i/ili o nalogu (servisiranje, popravak plovila, premještanje s veza u moru na suhi vez i obrnuto). U nedostatku detaljnijih odredbi ugovora o vezu o ovim obvezama luke nautičkog turizma i njene odgovornosti koja iz njih proizlazi, ispravno je na odgovarajući način podredno primijeniti zakonske odredbe o navedenim pojedinim tipovima ugovora.

Ugovor o osiguranju odgovornosti luke nautičkog turizma obično pokriva njenu ugovornu i izvanugovornu odgovornost iz djelatnosti do određene osigurane svote. Iz osiguranja će se najviše do osigurane svote naknaditi oni iznosi koje je luka nautičkog turizma dužna isplatiti svojem korisniku ili trećoj osobi s osnova svoje odgovornosti za štetu. Uz to, osiguranje će pokriti i troškove prav-

nih sporova u vezi utvrđivanja obveze luke i zaštite od neosnovanih ili pretjeranih odštetnih zahtjeva. U pravilu, ugovori o osiguranju luke nautičkog turizma uređeni su odredbama ZOO-a o ugovoru o osiguranju. Iznimku čini osiguranje odgovornosti iz servisirske tj. brodogopravljачke djelatnosti luke nautičkog turizma koje je kao pomorsko osiguranje uređeno PZ-om.

Oštećenik, temeljem posebne odredbe ZOO-a ima pravo naknadu štete iz ugovora o vezu potraživati izravno od osiguratelja odgovornosti luke nautičkog turizma. U tom slučaju, osiguratelj smije isticati sve prigovore na koje bi se mogla pozvati luka nautičkog turizma da je ona bila tužena, kao i prigovore koje osiguratelj ima temeljem ugovora o osiguranju, ali samo one koje je stekao prije nastanka osiguranog slućaja, tj. prije nastupa odgovornosti luke nautičkog turizma za štetu. Iznimno, kad je rijeć o šteti iz brodogopravljачke odgovornosti luke nautičkog turizma, oštećenik nema pravo na izravan zahtjev protiv osiguratelja odgovornosti jer se radi o pomorskom osiguranju uređenom PZ-om koji ne dopušta izravnu tužbu protiv osiguratelja odgovornosti brodogopravljачa.

Usluga davanja veza na uporabu predstavlja glavnu djelatnost luka nautičkog turizma, te je ujednaćavanje uobićajenih općih uvjeta poslovanja i režima ugovorne odgovornosti u interesu pravne sigurnosti i konkurentnosti domaćih luka nautičkog turizma u odnosu na ostale mediteranske marine. Stoga se zalažemo za standardizaciju općih uvjeta poslovanja domaćih luka nautičkog turizma po mogućnosti u vidu kreiranja preporućenog modela takvih uvjeta, ili standardiziranih ugovora o vezu, uvažavajući razlike između trajnog i tranzitnog veza, te trgovaćkog i potrošaćkog ugovora o vezu, osobito s obzirom na različit poslovni tretman pojedinaćnih korisnika vlasnika plovila, odnosno vlasnika flota i charter agencija.

Konkurentnosti i kvaliteti standarda domaćih luka nautičkog turizma doprinijelo bi i propisivanje obveze sklapanja i održavanja na snazi odgovarajućeg osiguranja odgovornosti iz njihove djelatnosti. Obvezno ugovaranje takvog osiguranja predstavljalo bi dodatno jamstvo korisnicima usluga luka nautičkog turizma da će im u slučaju štete za koju odgovara luka naknada biti isplaćena. No, povrh toga, obvezno osiguranje odgovornosti luke nautičkog turizma doprinijelo bi kvaliteti njihovih tehnićkih, sigurnosnih, sanitarnih i ekoloćkih standarda, koje bi osiguratelji uvjetovali s ciljem boljeg upravljanja rizicima i prevencije šteta.

Konaćno, odgovornost koncesionara luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu trebala bi u nas biti od većeg interesa za pomorskopravnu doktrinu, s obzirom na stratećku orijentaciju naše zemlje prema nautićkom turizmu i njegovu daljnjem razvoju, porastu broja marina i drugih vrsta luka nautičkog turizma te općenito broja vezova za športska i turistićka plovila. Do danas, u domaćoj pravnoj doktrini ne nalazimo rasprave o ovoj problematici, premda je iz zasad malobrojne sudske prakse te iz analize općih uvjeta poslovanja domaćih luka

nautičkog turizma vidljivo da se shvaćanje osnova, opsega i visine ove vrste odgovornosti nije ustalilo ni ujednačilo. Smatramo da ova tema zaslužuje više prostora za raspravu u okviru transportnopravne i osigurateljne struke i znanosti. Takve rasprave bi pomogle i u razmišljanjima o eventualnoj potrebi bolje zakonske ili podzakonske regulacije pravnih odnosa koji nastaju u vezi s djelatnošću luka nautičkog turizma.

LITERATURA

Knjige:

1. A. GOLDŠTAJN, *Trgova ko ugovorno pravo – me unarodno i komparativno*, Zagreb, 1991.

 lanci:

1. S. RUSSICA, "Alcune riflessioni in tema di responsabilit  del gestore del porto turistico quale parte del contratto di ormeggio", 22. 10. 2009., <http://www.altalex.com/index.php?idnot=47813> (internetska stranica posje ena 21. 8. 2013.).
2. A. ADDEO, F. FRANZESE, "Contratto do ormeggio e responsabilit  del gestore del porto: occorre una regolamentazione normativa", 2005., <http://www.iussit.it/aArcoQ/Ormeggio.htm>, (internetska stranica posje ena 21. 8. 2013.).
3. C. VALENTE, "Il contratto di ormeggio del posto barca - L',atipico" contratto di ormeggio del posto barca, tra locazione e deposito, la complessa qualificazione del rapporto contrattuale e le connesse problematiche in ordine alla responsabilit  del concessionario", <http://www.diritto-civile.it/I-Contratti/Il-contratto-di-ormeggio-del-posto-barca.html>, (internetska stranica posje ena 21. 8. 2013.).
4. A. CLARONI, "La tutela dell'utente del porto turistico quale parte del contratto di ormeggio", <http://www.diritto.net/component/content/article/43/846.pdf>, (internetska stranica posje ena 21. 8. 2013.).
5. V. del DUCA, "La tutela dell'utente del porto turistico nel contratto di ormeggio", http://www.studiolegaleparenti.com/public/news_file/pubblicazione_20110106143407.pdf, (internetska stranica posje ena 21. 8. 2013.).
6. G. LANTIERI, "Il contratto di ormeggio", *Diritto & Diritti*, ISSN 1127-8579, <http://www.diritto.it/docs/26622-il-contratto-di-ormeggio?page=2>, (internetska stranica posje ena 21. 8. 2013.).
7. P. DAMIANO, "Il contratto di ormeggio del posto barca", 29. 8. 2008., <http://www.altalex.com/index.php?idnot=42592>, (internetska stranica posjećena 21. 8. 2013.).

Propisi:

1. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09.

2. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/07, 88/10 .
3. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011 .
4. Zakon o zaštiti potrošača, Narodne novine br. 79/2007, 125/2007, 79/2009, 89/2009, 133/2009, 78/2012, 56/2013.
5. Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, Narodne novine br. 23/04, 102/11.
6. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine br. 110/04, 82/07.
7. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01 i 106/04.
8. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008.
9. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, Narodne novine br. 90/2005.

Sudske odluke:

1. Visoki trgovački sud, Pž-3667/02-3, 18. siječnja 2006.
2. Visoki trgovački sud, Pž-3691/02-3, 18. siječnja 2006.
3. Visoki trgovački sud, Pž-4852/07-7, 5. veljače 2009.
4. Vrhovni sud, Revt 216/2009-2, 9. lipnja 2010.

Autonomno pravo:

1. Opći uvjeti poslovanja Marine Punat R 01-006, IZDANJE 4, 1. 8. 2010.
2. Adriatic Croatia International Club d. d. Opatija, Opći uvjeti ACI marina.
3. Opći uvjeti za smještaj plovila u Marini Kaštela d.o.o.
4. Ugovor o korištenju veza Marine Dalmacija d.o.o. Zadar.
5. Montraker d.o.o. Vrsar, Ugovor o godišnjem vezu u Marini Vrsar.
6. Croatia osiguranje d. d. Zagreb, Pravila "A" za osiguranje odgovornosti luka za turističke i sportske plovne objekte.

Ostalo:

1. Državni zavod za statistiku, Priopćenje, br. 4.3.5., 14. ožujka 2013., Nautički turizam – kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2012.
2. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. – 2019., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, Zagreb, prosinac, 2008.

Summary:

**MARINA OPERATOR'S LIABILITY
ARISING FROM BERTHING CONTRACTS AND INSURANCE MATTERS**

The author examines the implications of the berthing contract and marina operator's liability arising therefrom, in particular its liability for damage to and loss of pleasurecraft berthed in the marina. The paper discusses the legal nature and the contents of the berthing contract, the scope and limits of marina operator's liability, as well as of the marina operator's insurer. In particular, the right of direct action of the user of berth against the marina operator's liability insurer is analysed. The author refers to the relevant domestic court practice and presents certain solutions in comparative Italian legal doctrine and practice.

Keywords: *marina operator's liability; berthing contract; liability insurance; marine insurance; direct action.*

