



KAKO VEZ I PRAVNO UČINITI SIGURNIM?

Uz snažnu potporu znanstvene i stručne javnosti te posebno Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Zakonom o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2019. godine ugovor o vezu

po prvi puta u hrvatskom pravu uređen je specijalnim zakonskim odredbama. Kao što će se većina mojih kolega složiti navedeno pravno uređenje ugovora o nautičkom vezu predstavlja svakako veliki korak naprijed prema njegovoj

standardizaciji, većoj pravnoj sigurnosti i predvidivosti pravne zaštite, a to su važni predujeti za formiranje stabilne i ujednačene poslovne i sudske prakse.

Zakonodavac je u tom pogledu imao svakako složenu zadaću jer je



Tekst: odvjetnica Tiziana Paris
Foto: arhiva Burze Nautike

bilo nužno uskladiti terminologiju koja se neujednačeno koristila u praksi, konceptijski jasno razraditi obilježja i pravnu prirodu ugovora te odrediti polje primjene zakonskih odredbi. Osnovni cilj je bio jasno definirati uloge ugovornih strana, točnije njihova prava i obveze, te postaviti jasna pravila o ugovornoj odgovornosti koja su u skladu s dobrim poslovnim običajima i s načelom ravnopravnosti ugovornih strana. Uzimajući u obzir sve navedeno, napokon 2019. godine Pomorskim se Zakonikom i to odredbama čl. 673j do čl.

673o detaljno uređuje institut „*Ugovora o nautičkom vezu*“.

Što je ugovor o nautičkom vezu? Odredbom iz čl. 673j st. 1 definira se ugovor o vezu odnosno to je ugovor kojim se pružatelj usluge veza u moru ili na kopnu obvezuje ustupiti vez korisniku veza na uporabu za smještaj određene jahte ili brodice i osoba koje na njoj borave, a korisnik veza se obvezuje za to platiti naknadu za vez.

Dakle, možemo zaključiti kako se iz zakonske definicije ugovora o nautičkom vezu jasno iščitava koji su objektivno

bitni sastojci ugovora te tko su ugovorne strane. Zakonski nazivi za ugovorne strane su pružatelj usluge veza i korisnik veza. Pored objektivno bitnih sastojaka koji se odnose na sve modele ugovora o vezu, a to su jahta ili brodica, naknada za vez i mjesto za vez, u praksi postoje i modeli ugovora o vezu koji konzumiraju i nadziranje jahte ili brodice na vezu te oni koji podrazumijevaju ispunjavanje drugih dodatnih usluga i radova. Zbog toga je jasno određeno čl. 673j st. 3 da se ugovorom o vezu pružatelj usluge veza može obvezati da nadzire jahtu ili brodicu na vezu ili da ispunjava i druge dodatne usluge i radove.

Nastavno, posebno ističemo kako su zakonom razrađene **obveze i odgovornosti pružatelja usluge veza**, a to su:

- ustupanje i održavanje veza,
- odgovornost za materijalne nedostatke veza,

- poduzimanje hitnih nepredviđenih činjenja koja se odnose na jahtu ili brodicu;
- nadzor jahte ili brodice na vezu (ako je izričito ugovoren).

te ujedno i **obveze korisnika veza**, a što su:

- uporaba veza prema ugovoru i namjeni,
- održavanje jahte ili brodice i opreme
- plaćanje naknade za vez.

Zakon posebno uređuje specifična pravna pitanja koja se odnose na ugovor o vezu, kao što je pravo zadržanja plovila kao mjera osiguranja tražbina pružatelja usluge. Naime, sukladno odredbi čl. 673s pružatelj usluge veza ima pravo zadržati jahtu ili brodicu sa svim pripadcima, i to na ugovorenom vezu ili tako da je premjesti na drugi siguran vez u moru ili na kopnu do potpunog namirenja neplaćene naknade za vez i ostalih tražbina iz ugovora o vezu te tražbina nastalih u vezi s boravkom i zadržanjem plovila na vezu nakon isteka, prestanka, raskida ili otkaza ugovora o vezu.

Posebno je značajna činjenica da zakon govori o specifičnostima sklapanja ugovora o privremenom (tranzitnom) i stalnom vezu, prešutnoj obnovi ugovora o vezu i pravnim osnovama za njegov prestanak, a to

Zakon posebno uređuje specifična pravna pitanja koja se odnose na ugovor o vezu, kao što je pravo zadržanja plovila kao mjera osiguranja tražbina pružatelja usluge

moгу biti raskid, otkaz i propast veza ili plovila koje je predmet ugovora. U tom slučaju prisjetimo se odredbe iz čl. 673š temeljem koje se ugovor o vezu sklapa na određeno vrijeme i prestaje istekom toga vremena. Sukladno čl. 673t moguća je i prešutna obnova ugovora odnosno ugovor o vezu smatra se prešutno obnovljenim na isto vrijeme trajanja i pod važećim uvjetima pružatelja usluge veza ako nakon isteka ugovorom određenog vremena korisnik veza nastavi rabiti vez, odnosno ako jahta ili brodica na koju se ugovor o vezu odnosi ostane na vezu i nakon isteka ugovorom određenog vremena, a pružatelj usluge veza se tome ne protivi. Međutim, neovisno o prešutnoj obnovi moguć je i otkaz ugovora koji, temeljem čl. 673u može zahtijevati bilo koja ugovorna strana, poštujući ugovorom određeni otkazni rok. Ako duljina otkaznog roka nije određena

ugovorom ili mjesnim običajima, ona iznosi trideset dana.

Što se tiče prestanka ugovora zbog propasti stvari, posebno je značajan čl. 673v, koji definira da ugovor o vezu prestaje ako vez propadne, a ne postoji mogućnost premještanja jahte ili brodice na drugi odgovarajući vez, čime se ne dira u pravo potraživanja naknade štete od ugovorne strane koja je odgovorna za propast veza. Ugovor o vezu prestaje i u slučaju propasti jahte ili brodice u odnosu na koju je ugovor o vezu sklopljen, čime se ne dira u pravo potraživanja naknade štete od ugovorne strane koja je odgovorna za propast jahte ili brodice.

Nakon detaljne analize svih gore navedenih zakonskih odredbi, svakako savjetujem da sa vašim odvjetnikom odredite detaljno sve ostale klauzule ugovora, a sve kako ne bi došlo do ikakvih iznenađenja ili negativnih posljedica za vas u slučaju da druga ugovorna strana ne ispoštuje potpisani ugovor. Prava i obveze u ugovoru samostalno se dogovaraju s drugom stranom te one ovise o potrebama i mogućnostima ugovornih strana i različite su od slučaja do slučaja. Međutim, ono što je potrebno naglasiti jest da predmetni ugovor nemora nužno biti u pisanoj formi jer čl. 673k st. 3 određuje da se smatra sklopljenim kad su se ugovorne strane dogovorile o bitnim sastojcima ugovora, ali SVAKAKO






SE SAVJETUJE skapanje ugovora u pisanoj formi.

Dakle, zakonom nisu točno određene klauzule koje moraju biti sastavni dio ugovora, stoga i ne postoji tzv. „špranca“ ugovora, već je navedeno prepušteno odvjetnicima stranaka koji će, uzimajući u obzir prava, obveze i interese jedne i druge ugovorne strane sastaviti ugovor u pisanoj formi. Osim pisane forme, svakako se savjetuje da se, ukoliko je to naravno moguće, potpisi ovjere kod javnog bilježnika. Navedena ovjera, sukladno odredbama Pomorskog zakonika nije obavezna, ali u slučaju spora će svakako pomoći ugovornim stranama jer se neće moći pozivati na činjenicu da iste nisu potpisale predmetni ugovor.

Dakle nakon detaljnog analiziranja svih zakonskih odredbi, a uzimajući u obzir prethodnu poslovnu praksu, možemo zaključiti kako je zakonodavac pri izradi zakona svakako istraživao poslovnu praksu hrvatskih luka nautičkog turizma, proučavao poslovne običaje pri određivanju uvjeta ugovora o vezu te se vodilo računa o tome da navedene odredbe budu usklađene s općim načelima obveznog prava te kogentnim pozitivnim propisima. Kodifikacija ovog ugovora je trebala poslužiti i otklanjanju brojnih pravnih praznina koje su postojale u domaćem pozitivnom pravu u pogledu ove materije jer samo takav pristup omogućuje održavanje kontinuiteta i stabilnosti poslovne prakse.

S toga možemo definitivno reći kako su učinci novih zakonskih odredbi: otklanjanje pogrešnih atribucija koje je ponekad u praksi dobivao ugovor o vezu kada su odnosi stranaka iz ugovora o vezu stavljeni u kontekst odnosa ostavodavca i ostavoprimalca ili skladištara te su na ugovor o vezu primjenjivane odredbe ZOO o ostavi i uskladištenju; zaštita sigurnosti i reda u lukama, onemogućavanje zanemarivanja plovila bez odgovarajući pravnih posljedica, znatno stroža ugovorna odgovornosti za one pružatelje usluge veza koji nemaju valjanu pravnu osnovu za obavljanje djelatnosti pružanja usluge veza sukladno pozitivnim propisima o pomorskom dobru i morskim lukama te pružanju usluga u turizmu. Ujedno jasno je sada svim čitateljima kako je i sama uloga odvjetnika u postupku sastava ugovora ujedno i garancija stranci da će cijeli postupak biti okončan u korist iste bez ikakvih krivih tumačenja ugovora i eventualnih sudskih sporova. Jasan, precizan, dobro razrađen i interesno dobro balansiran sustav odgovornosti pozitivno će se odraziti na sudsku i poslovnu praksu u smislu veće pravne sigurnosti i predvidivosti pravne zaštite za sve pružatelje usluge veza i korisnike nautičkog veza, a njegovi atributi uređenog ugovora doprinijet će konkurentnosti hrvatskih marina.

Za sve daljnje informacije, prijedloge tema i pravno savjetovanje slobodno nas kontaktirajte na: www.lawparis.com 



DUING d.o.o. 51216 Viškovo, Stupari 18b, HR
tel. +385 91 766 9313
e-mail: info@duing.hr
www.duing.hr