

# Zbornik radova

2. MEĐUNARODNE KONFERENCIJE TRANSPORTNOG PRAVA I PRAVA OSIGURANJA

# Proceedings

OF THE 2<sup>nd</sup> INTERNATIONAL TRANSPORT AND INSURANCE LAW CONFERENCE

# intranslaw

## Zagreb 2017

**TRANSPORTNO PRAVO  
USUSRET BUDUĆNOSTI**

12. – 13. listopada 2017., Zagreb, Hrvatska

**TRANSPORT LAW  
TOWARDS THE FUTURE**

October 12 – 13 2017, Zagreb, Croatia



PRAVNI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

© Copyright

Sva su prava pridržana.

Nije dopušteno umnožavanje (reproduciranje), stavljanje u promet (distribucija), stavljanje na raspolaganje javnosti, priopćavanje javnosti te prerada u bilo kojem obliku bez posebnog dopuštenja Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.

© Copyright

All rights reserved.

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, without the prior written permission of the Faculty of Law of the University of Zagreb.

Nakladnik / Publisher

*Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu*  
*Faculty of Law – University of Zagreb*

Za nakladnika / For the Publisher

*Prof. dr. sc. Dubravka Hrabar*

Urednica nakladničke djelatnosti / Editor of the Publishing Department

*Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov*

Urednice izdanja / Editors of the Publication

*Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić*

*Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov*

*Mr. spec. Aleksandra Čar*

Grafičko oblikovanje naslovnice / Cover Layout and Design

*Luka Gusić*

Tisak / Printed by

*Tiskara Zelina*

ISBN 978-953-270-110-4

CIP zapis je dostupan u računalnome katalogu Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu pod brojem 000974480

Cataloguing and Publication Data available from the National and University Library in Zagreb, No. 000974480

Svi radovi objavljeni u Zborniku prošli su proces međunarodne anonimne recenzije dvaju recenzenata.

All articles published in the Proceedings were subject to international double-blind peer review procedure.

**Zbornik radova 2. Međunarodne konferencije  
transportnog prava i prava osiguranja  
INTRANSLAW 2017 Zagreb**

**TRANSPORTNO PRAVO USUSRET BUDUĆNOSTI**

12. – 13. listopada 2017., Zagreb, Hrvatska

**Proceedings of the 2nd International Transport and  
Insurance Law Conference  
INTRANSLAW 2017 Zagreb**

**TRANSPORT LAW TOWARDS THE FUTURE**

October 12 – 13 2017, Zagreb, Croatia

Uredile / Edited by  
*Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić*  
*Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov*  
*Mr. spec. Aleksandra Čar*

**Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu  
Faculty of Law – University of Zagreb  
Zagreb, 2017**

# PRIVREMENA MJERA ZAUSTAVLJANJA JAHTE PRED HRVATSKIM SUDOM RADI OSIGURANJA TRAZBINE KONCESIONARA MARINE

doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan\*

Izvorni znanstveni rad / original scientific paper

Primljeno: srpanj 2017. / Accepted: July 2017

## SAŽETAK

U ovom se radu autorica bavi pravnom problematikom povezanom s privremenom mjerom zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudovima u svrhu osiguranja potraživanja koncesionara marine, kao što su tražbina naknade za vez, tražbine s osnova opskrbe jahte električnom energijom, vodom, gorivom, rukovanja otpadom, popravka ili održavanja jahte te drugih sličnih usluga koje koncesionar luke nautičkog turizma pruža vlasnicima i korisnicima jahti na vezu u luci nautičkog turizma. Autorica proučava praksu domaćih trgovačkih sudova nadležnih za određivanje privremene mjere zaustavljanja jahte te analizira relevantno pozitivno pravo koje uređuje pitanja ovrhe i osiguranja na brodu, a koje se odnosi i na privremeno zaustavljanje jahte radi osiguranja pomorskih tražbina, posebno u svjetlu problematike osiguranja i u konačnici namirenja tražbina koncesionara luke nautičkog turizma. Osobit interes usmjeren je na pitanje mogu li se tražbine koncesionara luke nautičkog turizma smatrati pomorskim tražbinama u smislu odredaba hrvatskoga Pomorskog zakonika, odnosno Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju brodova iz 1952. s obzirom na to da je Hrvatska stranka te konvencije. Nadalje, pozornost se posvećuje i pitanju jesu li pojedine tražbine koncesionara luke nautičkog turizma zaštićene pomorskim privilegijem sukladno odredbama Pomorskog zakonika, a s obzirom na to da se po domaćem pravu privremena mjera zaustavljanja jahte može odrediti i ako je tražbina čija se naplata želi osigurati pomorski privilegij. Kritičkom analizom relevantne sudske prakse i mjerodavnog prava autorica nastoji pružiti primjerene prijedloge de lege ferenda koji odražavaju interes da se zaštiti položaj koncesionara luke nautičkog turizma kao vjeroznika, a s obzirom na stratešku orijentaciju Hrvatske prema daljnjem razvoju nautičkog turizma.<sup>1</sup>

**Ključne riječi:** privremena mjera, zaustavljanje jahte, marina, luka nautičkog turizma, osiguranje tražbina, pomorska tražbina, naknada za vez, popravak jahte, održavanje jahte

\* doc. dr. sc. Adriana Vincenca Padovan, znanstvena suradnica, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Šenoina 4, Zagreb, avpadovan@hazu.hr

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

## 1. Uvod

Predmet je istraživanja pravna problematika povezana s privremenom mjerom zaustavljanja jahte pred hrvatskim sudom u svrhu osiguranja potraživanja koncesionara marine.<sup>2</sup> Riječ je o tražbinama kao što su naknada za vez, tražbine s osnova opskrbe plovila<sup>3</sup> električnom energijom, vodom, gorivom, rukovanja otpadom, popravka ili održavanja plovila te drugih sličnih usluga koje koncesionar marine pruža vlasnicima i korisnicima plovila na vezu u marini. Treba imati u vidu da upravo te vrste usluga čine i osnovni prihod marine, te je učinkovita naplata tih vrsta tražbina bitan uvjet opstanka marine.<sup>4</sup> K tomu, velik broj plovila koja se nalaze na vezu u domaćim marinama vije strane zastave,<sup>5</sup> u vlasništvu je stranih državljana te su i ugovori o vezu, održavanju ili čuvanju tih plovila sklopljeni sa stranim državljanima, što dodatno otežava naplatu dospjelih potraživanja s obzirom na to da će strani korisnici usluga i vlasnici plovila na vezu koji ne ispunjavaju svoje obveze iz ugovora s marinom često biti teško dostupni marini i domaćem pravosuđu.<sup>6</sup> U takvim situacijama plovilo je najčešće i jedina imovina iz koje marina može naplatiti svoja potraživanja<sup>7</sup>. Stoga je očit interes vjerovnika za ishođenjem privremene mjere radi osiguranja naplate dospjele tražbine nadležnim sudom upravo na samom plovilu. Pritom treba paziti da su ovrha i osiguranje na brodovima i jahtama u nas uređeni posebnim zakonskim odredbama Pomorskog zakonika<sup>8</sup> (u nastavku: PZ), uz supsidijarnu primjenu Ovršnog zakona<sup>9</sup> kao općeg pravnog propisa.

Iz istraživanja provedenih upitnicima i intervjuima s predstavnicima koncesionara 30 hrvatskih marina zaključujemo da se većina marina u svakodnevnom poslovanju povremeno susreće s problemom naplate dospjelih tražbina s osnova pruženih usluga veza i dodatnih usluga za plovila. Kad je riječ o većim nenaplaćenim iznosima novčanih tražbina, poglavito

<sup>2</sup> U radu se koristimo terminom marina, a misli se na najrazvijeniji i najkompleksniji oblik luke nautičkog turizma, kao luke posebne namjene, kako je definirana Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016 (u nastavku: ZPDML). Termin marina u domaćem je zakonodavstvu definiran Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008, kao dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga sukladno ovom Pravilniku. Specifično je da je citirani Pravilnik usvojen kao podzakonski akt na temelju Zakona o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014 (u nastavku: ZPUT) čija je implementacija u nadležnosti Ministarstva turizma, dok je pravni status luka nautičkog turizma i pomorskog dobra na kojem djeluju temeljem koncesije primarno uređen ZPDML-om čija je implementacija u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

<sup>3</sup> Radi jednostavnosti koristimo se pojmom plovilo premda on ne odgovara relevantnoj zakonskoj terminologiji. Na vezu u marinama pretežno se nalaze jahte i brodice za sport i razonodu, pri čemu su pojmovi jahta, strana jahta i brodica definirani u čl. 5. st. 1. t. 15), 20) i 21) Pomorskog zakonika, a za potrebe ovog članka pod jedinstvenim pojmom plovila podrazumijevamo brodice i jahte koje čine većinu plovnih objekata smještenih u marinama.

<sup>4</sup> Majstorović, D. 2009. Ovršno pravo – prodaja (napuštenih) plovila. XXIV. Savjetovanje – Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, Godišnjak 16. Hrvatsko društvo za građanskopravne znanosti i praksu. Zagreb. 841–853.

<sup>5</sup> Prema podacima Državnog zavoda za statistiku u 2015. godini na stalnom je vezu u domaćim lukama nautičkog turizma bilo 56 %, a na tranzitnom vezu 53 % plovila pod stranim zastavama, najviše iz Italije, Njemačke, Austrije i Slovenije. Vidi Priopćenje Državnog zavoda za statistiku: „Nautički turizam – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2015.“, br. 4.3.4., Zagreb, 25. 3. 2015.

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.

<sup>9</sup> Ovršni zakon, 112/2012, 25/2013, 93/2014, 55/2016.

s osnova stalnog veza, održavanja, popravka ili opskrbe plovila, u praksi domaćih marina u vezi s tim nailazimo na primjere pokušaja naplate dospjelih tražbina s pomoću marinina instituta retencije plovila, ovrhe i prisilne prodaje, ali i privremene mjere zaustavljanja jahte, osobito kad je riječ o jahtama pod stranim zastavama za koje postoji opasnost da će se prodati ili napustiti marinu i naše teritorijalno more te trajno onemogućiti naplatu dospjelih potraživanja. U ovom radu bavimo se poglavito problematikom privremene mjere zaustavljanja jahte, dok su neki od ostalih načina osiguranja i prisilne naplate tražbina koncesionara marine prema korisnicima vezova i drugih usluga marine predmet posebnog istraživanja.

U radu će se analizirati relevantno domaće pozitivno pravo, posebno odredbe Pomorskog zakonika koje se odnose na ovrhu i osiguranje na brodu, a primjenjuju se i na jahte, kao i Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju brodova, Bruxelles, 1952. (u nastavku: Konvencija iz 1952.) kojoj je Hrvatska stranka te njihova specifična primjena na privremenu mjeru zaustavljanja jahte radi osiguranja tražbina koncesionara marine. U cilju vjerne interpretacije relevantnih zakonskih i konvencijskih odredaba u radu se pruža kraći osvrt i na njihovu povijesnu pozadinu i razvoj. Obradit će se i kritički analizirati relevantna sudska praksa domaćih sudova. Pritom se nastoji odgovoriti na pitanje mogu li se tražbine koncesionara marine smatrati pomorskim tražbinama u smislu odredaba hrvatskoga Pomorskog zakonika, odnosno Konvencije iz 1952., te jesu li pojedine tražbine koncesionara luke nautičkog turizma zaštićene pomorskim privilegijem sukladno odredbama Pomorskog zakonika, a s obzirom na to da se po domaćem pravu privremena mjera zaustavljanja jahte može odrediti i ako je tražbina pomorski privilegij.

Nadalje, potrebno je osvrnuti se i na povezanu problematiku mjerodavnog prava i nadležnosti, što dodatno komplicira pokušaj davanja konkretnih odgovora i pojašnjenja pitanja razmatranih u ovom radu. S tim u vezi potrebno je analizirati opseg primjene Konvencije o zaustavljanju brodova iz 1952., odnosno relevantnih odredaba Pomorskog zakonika kad su u pitanju pravni odnosi s međunarodnim elementom.

U radu se prikazuju i pojedina rješenja iz komparativnog prava te rješenja iz Međunarodne konvencije o zaustavljanju brodova iz 1999.

Napokon, razmatraju se mogući prijedlozi *de lege ferenda* koji odražavaju interes da se zaštititi položaj koncesionara marine kao vjerovnika, a s obzirom na stratešku orijentaciju Hrvatske prema daljnjem razvoju nautičkog turizma.

Predmet ovog istraživanja postaje sve važniji u svjetlu usmjeravanja Hrvatske prema daljnjem razvoju nautičkog turizma i planiranju povećanja kapaciteta nautičkih vezova. Položaj koncesionara marine u današnje vrijeme dobiva opće gospodarsko značenje te zaslužuje posebnu pozornost s raznih aspekata. Ovaj rad usmjeren je na jedan vrlo uzak, ali praktično veoma važan vid toga položaja. On želi istražiti i razjasniti pravne probleme s kojima se koncesionari marina susreću u situacijama kada radi osiguranja i u konačnici namirenja svojih tražbina pokušaju zaustaviti plovilo u odnosu na koje je usluga pružena. Riječ je o praktično najatraktivnijem i potencijalno najučinkovitijem načinu ostvarenja njihovih potraživanja. S tim u vezi zabrinjavajuće je uvidjeti koliki su razmjeri pravne nesigurnosti koja okružuje promatranu tematiku, pa se ovim radom želi pridonijeti postizanju veće pravne sigurnosti, a osobito usuglašavanju domaće sudske prakse.

## 2. Primjena odredaba pomorskog zakonika o privremenoj mjeri zaustavljanja broda

Odredbama Dijela devetog PZ-a (čl. 841. *et seq*) uređuje se ovrha i osiguranje na brodu i brodskom teretu, a propisano je da u ovom dijelu PZ-a izraz *brod* obuhvaća te se na odgovarajući način primjenjuje i na ostale pomorske objekte osim brodica.<sup>10</sup> Dakle, odredbe PZ-a o ovrhsi i osiguranju na brodu na odgovarajući se način primjenjuju i na ovrhu i osiguranje na jahti, dok se ovrha i osiguranje na brodici provodi prema Ovršnom zakonu.<sup>11</sup> Nadalje, kad je riječ o privremenoj mjeri osiguranja na brodu ili jahti, predviđena je odgovarajuća supsidijarna primjena odredaba PZ-a o ovrhsi na brodu,<sup>12</sup> a općenito u odnosu na ovrhu i osiguranje na brodu supsidijarno će se na odgovarajući način primjenjivati odredbe Ovršnog zakona i opća prava osiguranja.<sup>13</sup> Ovrhu i osiguranje na brodu i jahti određuju i provode trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove,<sup>14</sup> dok su za ovrhu i osiguranje na brodici u pravilu stvarno nadležni općinski sudovi.<sup>15</sup>

Dakle, važno je razlikovati zakonske pojmove jahte i brodice s obzirom na to da će o tome u koju od navedenih dviju kategorije potpada plovilo u odnosu na koje se predlaže privremena mjera ovisiti stvarna nadležnost suda te primjena odgovarajućega pravnog uređenja – pomorskog za jahte, odnosno općega ovršnog za brodice.<sup>16</sup>

Zaustavljanje, kao jedna od privremenih mjera radi osiguranja novčanih tražbina<sup>17</sup>, uređeno je PZ-om, i to poglavito odredbama članaka 952.–964. Nadalje, pitanje pretpostavki za određivanje privremene mjere radi osiguranja novčane tražbine uređeno je Ovršnim zakonom, i to čl. 344.<sup>18</sup>

Sukladno tome, da bi sud mogao odrediti privremenu mjeru zaustavljanja jahte, koja se provodi na temelju zabrane odlaska jahte iz luke<sup>19</sup>, u našem slučaju marine, trebaju se ispuniti sljedeće pretpostavke.

- a) Tražbina čije se osiguranje traži mora biti pomorska tražbina, tj. mora se moći podvesti pod jednu od taksativno navedenih pomorskih tražbina iz čl. 953. st. 1. ili mora biti riječ o realizaciji pomorskog privilegija, hipoteke na brodu/jahti ili hipoteci slična založnog prava (čl. 953. st. 2. PZ-a).

<sup>10</sup> PZ, čl. 841. st. 1. i 3.

<sup>11</sup> PZ, čl. 841. st. 3.

<sup>12</sup> PZ, čl. 841. st. 4.

<sup>13</sup> PZ, čl. 841. st. 5.

<sup>14</sup> PZ, čl. 841. st. 6.

<sup>15</sup> Vidi VSRH, Rješenje broj: Gr1 336/07-2 od 25. rujna 2007., citirano prema Skorupan Wolff, V. 2009. Odluke domaćih sudova: Stvarna nadležnost u postupku ovrhe na brodici upisanoj u upisnik brodova, prikaz presude. *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 48, 163. 212–214.

<sup>16</sup> U kontekstu nautičkog turizma i djelatnosti marina promatramo prije svega brodice za sport i razonodu i jahte, pri čemu PZ, čl. 5. t. 15. brodicu definira kao plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 metara ili ukupne snage porivnih strojeva veće od 5 kW. Jahta je definirana kao plovni objekt za sport i razonodu, neovisno o tome upotrebljava li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina veća od 12 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru te koji je uz posadu ovlašten prevoziti ne više od 12 putnika (PZ, čl. 5. st. 1. t. 20.). Strana je jahta plovni objekt za sport i razonodu koji ima stranu državnu pripadnost i koji se takvim smatra prema propisima države čiju državnu pripadnost ima (PZ, čl. 5. st. 1. t. 21.)

<sup>17</sup> Može se odrediti prije pokretanja ili tijekom parničnog, ovršnog ili upravnog postupka (PZ, čl. 951.).

<sup>18</sup> Marin, J. 2003. *Privremene mjere zaustavljanja broda*. Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu. Str. 6.

<sup>19</sup> PZ, čl. 952.

- b) Predlagatelj osiguranja treba učiniti vjerojatnim postojanje pomorske tražbine i opasnost da će bez takve mjere protivnik osiguranja spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine time što će svoju imovinu otuđiti, prikriti ili na drugi način njome raspolagati (OZ, čl. 344. st. 1.).
- c) Predloženom privremenom mjerom postiže se svrha osiguranja.<sup>20</sup>

Takva se opasnost predmnijeva (*presumptio iuris et de iure*) ako bi se tražbina imala ostvariti u inozemstvu (OZ, čl. 344. st. 3.), a u domaćoj sudskoj praksi ta se neboriva zakonska predmnijeva redovito primjenjuje kada se u hrvatskoj luci želi zaustaviti brod ili jahta strane zastave ili kada je vlasnik broda strana ili fizička osoba.<sup>21</sup> Predlagatelj osiguranja ne mora dokazivati opasnost sprečavanja ili otežavanja naplate tražbine protivnika osiguranja ako se učini vjerojatnim da bi predloženom mjerom protivnik osiguranja pretrpio samo neznatnu štetu (OZ, čl. 344. st. 3).

Dakle, da bi se mogla odrediti privremena mjera zaustavljanja jahte, prije svega novčana tražbina marine čije se osiguranje traži, mora biti pomorska tražbina (PZ, čl. 953. st. 1.) ili pomorski privilegij (PZ, čl. 953. st. 2.). Propisano je da se privremeno zaustavljanje može odrediti samo za (pomorske) tražbine koje proizlaze iz:

„1) štete prouzročene sudarom broda čije se zaustavljanje traži ili štete prouzročene tim brodom na koji drugi način,

2) smrti ili tjelesne ozljede prouzročene brodom čije se zaustavljanje traži ili koje su nastale u svezi s iskorištavanjem toga broda,

3) spašavanja,

4) ugovora o iskorištavanju broda čije se zaustavljanje traži,

5) zajedničke havarije,

6) tegljenja,

7) peljarenja,

8) opskrbe broda čije se zaustavljanje traži radi njegova održavanja ili iskorištavanja,

9) gradnje, preinake, popravka, opreme ili dokovanja broda čije se zaustavljanje traži,

10) prava posade po osnovi rada,

11) izdataka koje učini zapovjednik, krcatelj, naručitelj ili agent za račun broda, odnosno vlasnika broda ili broдача, a u svezi s brodom,

12) posredničkih provizija ili agencijskih nagrada koje se duguju u svezi s brodom.“<sup>22</sup>

Privremeno zaustavljanje broda može se odrediti i radi ostvarenja pomorskog privilegija ili hipoteke na brodu ili hipoteci slična sredstva osiguranja.<sup>23</sup>

Tipične su tražbine marine one koje proizlaze iz njezine osnovne djelatnosti pružanja usluga veza i smještaja plovila te popratnih ili dodatnih usluga kao što su podizanje na suhi vez ili u dok te spuštanje plovila u more, održavanje, servisiranje, popravlanje,

<sup>20</sup> Marin tumači kako se konzervacijska svrha privremenog zaustavljanja „sastoji u osiguranju budućeg ostvarenja tražbine predlagatelja osiguranja.“ To znači, ako se privremenom mjerom zaustavljanja takva svrha ne može postići jer je, primjerice, tražbina predlagatelja osiguranja već dovoljno osigurana, takvo zaustavljanje nije dopušteno zbog nedostatka pravnog interesa. Vidi MARIN, *op. cit.* Str. 12.

<sup>21</sup> MARIN, *op. cit.* Str. 11.

<sup>22</sup> PZ, čl. 953. st. 1.

<sup>23</sup> PZ, čl. 953. st.2.



opremanje ili opskrba plovila i sl.<sup>24</sup> Navedene tražbine ujedno su i glavni prihod marina u Hrvatskoj.

## 2.1. Popravak i opremanje jahte, troškovi dokovanja

Tražbine poput naknade za popravak i opremanje jahte te s tim povezane troškove podizanja iz mora u suhi dok, dane u doku te ponovnog spuštanja u more i sl. mogu se podvesti pod PZ, čl. 953. st. 1. t. 9. Takvo tumačenje odgovara i široko prihvaćenom tumačenju odgovarajuće odredbe Konvencije iz 1952., čl. 1. st. 1. t. l).<sup>25</sup> Tako bismo pod to mogli podvesti, primjerice, popravak trupa, jedara, motora, generatora, nautičkih instrumenata ili druge brodske opreme, uređaja ili dijelova, naravno, uz pretpostavku da se marina javlja kao ugovorni pružatelj tih usluga te da za te usluge ispostavlja račun. Popravak ne uključuje redovito servisiranje i radove na jahti potrebne za njezino redovito održavanje. O pravnoj prirodi tražbina koje proizlaze iz potonjih usluga raspravljamo u nastavku.

## 2.2. Opskrba električnom energijom, vodom, gorivom, materijalom i proizvodima, redovito servisiranje i održavanje jahte

Nadalje, smatramo da naknade za servisiranje i održavanje jahte u marini treba podvesti pod PZ, čl. 953. st. 1. t. 8., tj. tražbine koje proizlaze iz opskrbe broda radi njegova održavanja ili iskorištavanja. U prilog tome ističemo argument da je citirana odredba PZ-a inspirirana odgovarajućom odredbom Konvencije iz 1952., čl. 1. st. 1. t. k)<sup>26</sup> uz jedno malo, ali znakovito odstupanje. Naime, dok Konvencija spominje dobavu proizvoda i materijala za brod u svrhu njegova iskorištavanja ili održavanja, tekst PZ-a govori samo o opskrbi radi održavanja ili iskorištavanja. Stoga bi se tekst PZ-a mogao tumačiti šire od teksta odgovarajuće odredbe Konvencije u smislu da bi odredba PZ-a mogla obuhvatiti i usluge pružene u svrhu redovitog održavanja i iskorištavanja (redovito servisiranje i održavanje broskog motora, akumulatora i ostalih uređaja, uključujući usluge povremenog pokretanja motora, ispitivanja baterija, sprečavanja smrzavanja i sl., zatim postavljanje i skidanje cerade, prozračivanje unutrašnjosti plovila, čišćenje, redovito bojenje i premazivanje, uskladištenje nekih predmeta i dijelova opreme izvan broda, itd.), a ne samo opskrbu proizvodima i materijalima (nabava brodskih dijelova i dijelova motora, opskrba gorivom, mazivom, vodom i električnom energijom i sl.). Nadalje, u prilog takvu tumačenju navodimo primjer iz domaće sudske prakse, a riječ je o odluci Privrednog suda Hrvatske kojom je određena privremena mjera zaustavljanja pojedinih brodova radi osiguranja novčanih tražbina predlagatelja privremene mjere s osnova pruženih usluga nužnih za redovito održavanje brodova, upravo na temelju odnosne zakonske odredbe koja kao pomorsku tražbinu predviđa opskrbu broda radi njegova održavanja ili iskorištavanja.<sup>27</sup>

<sup>24</sup> Iz provedenih istraživanja proizlazi da se najčešće kao pružatelji dodatnih usluga servisiranja, održavanja i popravaka plovila ili opskrbe gorivom u marini javljaju posebne pravne ili fizičke osobe različite od koncesionara marine, a koje s koncesionarom mogu ili ne moraju biti povezane. Mnogi koncesionari marina imaju praksu ugovaranja takvih dodatnih usluga za korisnike vezova, koje provode pojedini kooperanti koncesionara. Da bi koncesionar marine bio vjerovnik takve pomorske tražbine, treba imati ugovor, narudžbenicu ili radni nalog te izdati račun, što znači da treba biti i registriran za takvu vrstu djelatnosti. Vidi Ivković, Đ. 2007. *Pomorski privilegiji na brodu – Priručnik*. Piran. Str. 116.

<sup>25</sup> Vidi Berlingieri, F. 2011. *Berlingieri on Arrest of Ships*, 5th Edition. Informa. London. Str. 106 i dalje.

<sup>26</sup> U izvornom engleskom tekstu ova točka glasi: "goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance".

<sup>27</sup> II PŽ-1257/90-2, 29. 5. 1990. Zaustavljanje je određeno temeljem čl. 877. st. 3. t. 7. tada važećeg Zakona o pomor-

Opisanim bismo tumačenjem obuhvatili i uslugu veza za jahtu u marini s obzirom na to da je takva usluga nužna za redovito održavanje i uporabu, odnosno iskorištavanje jahte.

Suprotno tomu, Ivković navodi da bi se odredba o „opskrbi“ broda mogla primijeniti na marinu samo kad je riječ doista o *opskrbi*, misleći pritom na dijelove broda ili stroja, hranu, gorivo, mazivo, boje, konope i sl. Po njegovu mišljenju, to bi dolazilo u obzir samo ako je marina registrirana za takvu djelatnost i ako se bavi prodajom tih artikala, ako ima narudžbenicu za isporuku i ako je izdala račun za isporučene artikle.<sup>28</sup>

Zaključno, smatramo da usluga veza kao i popratne usluge radi redovita iskorištavanja i održavanja brodova i jahti po svojoj prirodi uistinu imaju karakter pomorskih tražbina te bi radi uklanjanja svake sumnje bilo poželjno *de lege ferenda* dopuniti odredbu PZ-a, čl. 953. st. 1. t. 8. tako da izričito uključuje i usluge radi održavanja i iskorištavanja broda.

### 2.3. Naknada za vez u marini

U praksi je najspornije pitanje pravne prirode naknade za vez u marini u ovom kontekstu, a riječ je o glavnom prihodu marine koji proizlazi iz njezine osnovne djelatnosti, pa je upravo ona u središtu naše pozornosti. Primjerice, Ivković navodi: „Čini se da položaj marina nije raščišćen u pogledu primjene i/ili prava kako kod privremenih mjera tako i privilegija. Treba poći od toga da su pomorske tražbine i privilegiji stvoreni i adaptirani, uglavnom za aktivnosti, i to za brod, plovidbu, prijevoz itd. Marine imaju uglavnom uslužni karakter, djelomično i trgovački itd., ali je jasno da se marine mogu pojavljivati kao vjerovnici pomorske tražbine, a i privilegija. Pitanje je samo koje postojeće tražbine i privilegiji mogu doći u pitanje i na kojem se pravnom poslu pojavljuju. Može se čak postaviti i pitanje kamo bi spadale marine po Pomorskom zakoniku?“<sup>29</sup> Posebno kad je riječ o naknadi za vez, Ivković smatra da ona po pravnoj prirodi nije pomorska tražbina i da se stoga po toj osnovi ne može odrediti privremena mjera zaustavljanja jahte po našem pravu premda je svjestan činjenice da su sudovi izdavali privremene mjere za neke od navedenih slučajeva koji, po njegovu, mišljenju nisu ni pomorska tražbina ni privilegij.<sup>30</sup> Kako smo već pojasnili u prethodnom poglavlju<sup>31</sup>, skloniji smo prikloniti se stavu da je vez u marini takva usluga koja je nužna za redovito i uobičajeno iskorištavanje, odnosno uporabu jahte i da bi se kao takva mogla podvesti pod pomorsku tražbinu predviđenu u PZ-u, čl. 953. st. 1. t. 8. U prilog tome navodimo *Berlingierijevu* argumentaciju koji navodi da usluge koje su nužne za redovito održavanje i iskorištavanje broda uključuju, između ostalog, vez, protupožarnu zaštitu, nadzor klasifikacijskog društva i sl.<sup>32</sup>

---

skoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SFRJ 22-294/1977 (u nastavku: ZPUP), a odredba je identična danas važećem čl. 953. st. 1. t. 8. PZ-a. Privremena mjera zaustavljanja brodova i čuvanja dopuštena je predlagatelju osiguranja Sportskom društvu P. iz Splita jer je vjerovnik učinio vjerojatnom opasnost namirenja i postojanja svoje pomorske tražbine s naslova pomorskih plovidbenih usluga pruženih tim brodovima na temelju s dužnikom sklopljenih ugovora o poslovnoj suradnji. Sud je ocijenio da razne usluge i troškovi radi održavanja brodova po svojoj pravnoj naravi predstavljaju pomorsku tražbinu iz čl. 877. st. 3. t. 7. ZPUP-a. Vidi Vujović, V. 1990. Zaustavljanje broda koji ne pripada dužniku pomorskih tražbina, prikaz presude. Privredni sud Hrvatske. Presuda br. II Pž-1257/90-2 od 29. 5. 1990. *Uporedno pomorsko pravo*, v. 32, (3 – 4). 301–302.

<sup>28</sup> Vidi Ivković, Đ. 2007. Pomorski privilegiji na brodu. Priručnik. Piran. Str. 116.

<sup>29</sup> IVKOVIĆ, *Pomorski privilegiji...*, *op. cit.* Str. 116.

<sup>30</sup> *Ibid.* Str. 118–119.

<sup>31</sup> Vidi *supra* t. 2.2. Opskrba električnom energijom, vodom, gorivom, materijalom i proizvodima, redovito servisiranje i održavanje jahte.

<sup>32</sup> BERLINGIERI, *op. cit.* Str. 105. (Naglasak dodala autorica.) *Berlingieri* ovdje uspoređuje odredbu Konvencije iz 1952., čl. 1. st. 1. t. k) koja se odnosi samo na opskrbu proizvodima i materijalom te odgovarajuću odredbu čl. 1.

U stručnim je krugovima poznato da su u prošlosti, osobito kad su u pitanju bile strane jahte, domaći sudovi u prvom stupnju često određivali privremene mjere zaustavljanja jahti radi osiguranja novčanih tražbina marina, uključujući i tražbine s osnova naknade za vez koje mogu dosezati relativno visoke iznose.<sup>33</sup> U praksi bi se problem ubrzo nakon zaustavljanja riješio sporazumno te se pravna narav naknade za vez u marini kao pomorske tražbine, odnosno kao pomorskog privilegija uglavnom nije dodatno preispitivala.<sup>34</sup>

Od nama dostupne starije sudske prakse istaknuli bismo primjer odluke Visokoga trgovačkog suda (u nastavku: VTS) nakon žalbe u vezi s privremenom mjerom zaustavljanja jahte „Crisandra“ u marini F.<sup>35</sup> Žalbeni sud zauzeo je stav da je prvostupanjski sud pogrešno ocijenio tražbinu marine (predlagatelja osiguranja) s osnova ugovora o najmu veza kada je zaključio da to nije pomorska tražbina, zbog čijeg bi se osiguranja mogla odrediti privremena mjera. Po mišljenju žalbenog suda, u konkretnom slučaju riječ je o tražbini koja proizlazi iz izdataka učinjenih za račun broda, a u vezi s brodom iz čl. 953. st. 1. t. 11. PZ-a jer je ugovor o najmu veza pravna osnova iz koje proizlazi predlagateljeva tražbina, a sklapanjem tog ugovora nastaju izdaci za račun broda, odnosno u vezi s brodom na koji se taj ugovor odnosi te upravo to svojstvo čini tražbinu pomorskom.<sup>36</sup>

Smatramo, međutim, da kvalifikacija tražbine marine s osnova ugovora o najmu veza kao pomorske tražbine iz PZ-a, čl. 953. st. 1. t. 11. (izdaci koje učini zapovjednik, krcatelj, naručitelj ili agent za račun broda, odnosno vlasnika broda ili brodara, a u svezi s brodom) nije točna. Naime, da bi se tražbina za izdatke mogla kvalificirati kao pomorska tražbina iz citirane odredbe PZ-a, mora biti riječ o tražbini jedne od osoba predviđenih samim tekstom odredbe.<sup>37</sup> Nije dovoljno da izdatak bude u vezi s brodom ili da se odnosi na brod. Potrebno je da izdatak u vezi s brodom i) bude učinjen za račun broda ili njegova vlasnika ili brodara te ii) da ga učine zapovjednik, krcatelj, naručitelj ili agent. Dakle, mora biti riječ o tražbini zapovjednika, krcatelja, naručitelja ili agenta koji se kao vjerovnici mogu javiti u svojstvu predlagatelja privremene mjere zaustavljanja broda, odnosno jahte.<sup>38</sup> Kako tražbina marine proizlazi iz ugovora o vezu,

---

st. 1. t. 1) Konvencije o zaustavljanju brodova iz 1999. koja u izvornom tekstu glasi „goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) supplied or services rendered to the ship for its operation, management, preservation or maintenance“. *Berlingieri* tumači da dodatak riječi „services rendered“ znatno proširuje opseg ove odredbe koja sada uz opskrbu raznim materijalom i proizvodima obuhvaća usluge poput sljedećih: „mooring, fireguard, surveys by classification societies and other surveyors, etc.“ (Naglasak dodala autorica.)

<sup>33</sup> Primjerice, iz cjenika domaćih marina proizlazi da cijena godišnjeg veza u marini za jahtu duljine oko 20 m može iznositi oko 100.000 kn.

<sup>34</sup> Informacije prikupljene upitnicima za marine i intervjuima s predstavnicima koncesionara marina, odvjetnika specijaliziranih u području pomorskog prava i sudaca koji sude u pomorskim sporovima.

<sup>35</sup> VTS XL VII Pž-6486/06-3, 17. 1. 2007. Riječ je o ukidnom rješenju VTS-a kojim se predmet vraća Trgovačkom sudu u Splitu na ponovni postupak, a prvostupanjskim rješenjem odbijen je prijedlog marine za osiguranje određivanjem privremene mjere zaustavljanja m/y „Crisandra“.

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> Slično i Ivković, Đ. 2005. *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, 1952. Priručnik*. Piran. 95–96.

<sup>38</sup> Iznoseno tumačenje odgovara prevladavajućem tumačenju odnosne odredbe Konvencije 1952. (čl. 1. st. 1. t. n) u međunarodnoj sudskoj praksi i pravnoj doktrini država stranaka Konvencije. Vidi BERLINGIERI, *op. cit.* Str. 117–120; vidi također Meeson, N.; Kimbell, J. 2011. *Admiralty Jurisdiction and Practice*, 4<sup>th</sup> Edition. Informa. London. Budući da je citirana odredba PZ-a prenesena iz odgovarajuće odredbe Konvencije 1952. te da je Hrvatska ujedno i stranka te konvencije, opravdano je predmetnu odredbu PZ-a (čl. 953. st. 1. t. 11.) tumačiti na jednak način kao i odgovarajuću odredbu Konvencije 1952. (čl. 1. st. 1. t. n), a pritom je poželjno primijeniti prevladavajuće tumačenje međunarodne sudske prakse i doktrine, što je opravdano interesom uniformne implementacije međunarodne pomorske konvencije.

pri čemu marina nastupa u svoje ime i za svoj račun, a ne kao zastupnik (ili agent) broda, njegova vlasnika ili brodarka te nije riječ o tražbini s osnova izdataka, nego s osnova pruženih usluga, tražbina marine iz ugovora o vezu nikako se ne može podvesti pod citiranu odredbu PZ-a, čl. 953. st. 1. t. 11.<sup>39</sup>

## 2.4. Tražbina marine kao pomorski privilegij

Posebno je pitanje je li tražbina marine zaštićena pomorskim privilegijem kao zakonskim založnim pravom na jahti u odnosu na koju je tražbina nastala, a sukladno PZ-u, čl. 241.<sup>40</sup> Ako se konkretna tražbina marine može smatrati pomorskim privilegijem, za realizaciju takva privilegija može se odrediti privremena mjera zaustavljanja jahte. Sukladno PZ-u, čl. 252. odredbe PZ-a o založnim pravima primjenjuju se i na brodice i jahte. Marini će biti u interesu osloniti se na zaštitu pomorskog privilegija, ponajviše što u pravilu privilegij prati jahtu i kod promjene vlasništva ili upisa jahte (PZ, čl. 243.)<sup>41</sup>, što nije slučaj s ostalim nepriviligiranim pomorskim tražbinama.<sup>42</sup> Nadalje, velika je prednost i ta što se vjerovnici čije su tražbine osigurane pomorskim privilegijem iz diobne mase namiruju prije svih ostalih vjerovnika, pa čak i onih čije su tražbine zaštićene pravom retencije kao i hipotekarnih vjerovnika.<sup>43</sup>

Međutim, usporedimo li popis pomorskih privilegija u čl. 241. PZ-a i pojedine tipične vrste tražbina marine koje proistječu iz njezine djelatnosti, proizlazi da bi jedina dodirna točka mogla biti u PZ-u, čl. 241. st. 1. t. 4. koji kao privilegiranu tražbinu predviđa tražbinu za lučke naknade.<sup>44</sup>

<sup>39</sup> Padovan, A. V.; Tuhtan Grgić, I. *Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code?, Il Diritto Marittimo*, 2017/II. 366–399.

<sup>40</sup> PZ, čl. 241. propisuje: „(1) Svaka od sljedećih tražbina prema vlasniku, zakupcu ili brodarku broda, a tražbine iz stavka 1. točke 1) ovoga članka i prema poslodavcu te tražbine iz stavka 1. točke 2) ovoga članka i prema poslovođi broda i poslodavcu osigurana je pomorskim privilegijem koji postoji na onom brodu u odnosu na koji je nastala:

- 1) tražbine za plaće i druge iznose koji se duguju zapovjedniku broda, časnicima i drugim članovima posade u svezi s njihovim zaposlenjem na brodu, uključujući troškove povratnog putovanja i doprinose za socijalno osiguranje koji se plaćaju u njihovo ime
- 2) tražbine za smrt ili tjelesne ozljede koje su se dogodile na kopnu ili moru u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda
- 3) tražbine s naslova nagrade za spašavanje broda
- 4) tražbine za lučke naknade, troškove plovidbe kanalima i drugim plovnim putovima te troškove peljarenja
- 5) tražbine po osnovi izvanugovorne odgovornosti za materijalne gubitke ili oštećenja prouzročena uporabom broda, izuzev gubitka ili oštećenja tereta, kontejnera i putničkih stvari koje se prevoze brodom.

(2) Pomorski privilegij u korist glavnice postoji i za kamate.

(3) Pomorski privilegij prostire se i na pripadak broda.“

<sup>41</sup> Međutim, treba imati na umu da privilegij prestaje protekom jedne godine, sukladno PZ-u, čl. 246. st. 1. t. 2.

<sup>42</sup> Opširnije o pomorskim privilegijima u našem pravu vidi u Marin, J. 2007. Privilegiji na brodu – sigurnost i nezvjesnost u isto vrijeme. *Liber amicorum Nikola Gavella, građansko pravo u razvoju*. Zagreb. 369–409. O pomorskim privilegijima u poredbenom pravu vidi Tetley, W. 1989. *Maritime Liens and Claims*. Blais. Montreal.

<sup>43</sup> Po redu prednosti jedino je Republika Hrvatska ispred privilegiranih vjerovnika, i to za tražbine s osnova troškova uklanjanja podrtine ili broda koji je opasnost za okoliš ili sigurnost plovidbe. Vidi PZ, čl. 912.

<sup>44</sup> U iznimnom slučaju moguće je zamisliti da marina stekne privilegij s naslova nagrade za spašavanje jahte. Tako i IVKOVIĆ, *Pomorski privilegiji...*, *op. cit.* Str. 117. Primjerice, takav bi slučaj bio da se jahta u marini nađe u opasnosti koju nije skrivila marina te da marina poduzme kakve izvanredne mjere nadilazeći napore i radnje koje bi se po redovitu tijeku stvari očekivale od marine u takvim okolnostima u okviru izvršavanja njezinih zakonskih dužnosti koncesionara luke posebne namjene i ugovornih obveza prema korisnicima vezova. U opisanom

U starijoj sudskoj praksi, čini se, prevladavao je stav da se tražbine marine mogu smatrati lučkim naknadama i stoga se mogu podvesti pod navedeni pomorski privilegij. Primjerice, u obrazloženju presude VTS-a kojom se potvrđuje presuda Trgovačkog suda u Rijeci u pravnoj stvari marine TMV (radi naplate godišnje naknade za vez), a protiv vlasnika brodice „Galeb“ i korisnika veza iz ugovora o čuvanju i održavanju te brodice stoji: „Po svojim sadržajnim i pojavnim elementima, većina djelatnosti koje se u lukama za posebne namjene obavljaju, istovjetne su lučkim djelatnostima u lukama otvorenima za javni promet. [Zakon o morskim lukama], za razliku od ranijih propisa [...] ne sadrži izričitu odredbu o obvezi plaćanja naknada korisnika luka za posebne namjene. U takvom plovidbenom sporu, prazninu u propisima prvostupanjski sud ispravno je popunio primjenom općih odredaba obveznog prava i tumačenjem Ugovora među strankama. Ovaj sud upućuje i na propis kojim je izričito regulirana obveza korisnika luke za posebne namjene o načinu korištenja luke (članak 29. stavak 3. ZML-a), temeljem kojeg postoji istodobno i ovlaštenje na naplatu naknade za upotrebu obale. Analognom primjenom odredbe članka 20. ZML-a, kojom je regulirana obveza korisnika luke otvorene za javni promet na plaćanje naknade za pružene usluge, naknada se plaća i trgovačkim društvima (ovlaštenicima) za pružene usluge u luci posebne namjene, koje se odnose na lučke djelatnosti, među kojima i za privez.“<sup>45</sup>

Nadalje, u obrazloženju rješenja VTS-a, kojim se potvrđuje rješenje Trgovačkog suda u Rijeci o privremenoj mjeri zaustavljanja jedrilice „Topsy“ i zabrane isplovljenja iz marine V,<sup>46</sup> a radi osiguranja za naknadu plaćanja godišnjeg veza, sud navodi: „... činjenica da postoji privilegij marine u kojoj se jedrilica nalazi glede neplaćenih iznosa lučkih naknada samo potkrjepljuje osnovanost prijedloga predlagatelja osiguranja jer se prema odredbi članka 953. stavak 2. PZ-a radi ostvarenja pomorskog privilegija može odrediti privremeno zaustavljanje broda.“ Međutim, u sljedećem tekstu obrazloženja sud navodi da je „nejasno zbog čega protivnik osiguranja spominje lučke naknade kad je iz računa vidljivo da je riječ o naknadi za godišnji vez u moru i godišnjoj pristojbi.“ Dakle, ostaje pomalo nejasno smatra li sud naknadu za vez u marini privilegiranom tražbinom, tim više što privremena mjera nije određena radi realizacije privilegija po PZ-u, čl. 953. st. 2., nego radi osiguranja nepriviligirane pomorske tražbine. Dakle, proizlazi da je naknada za vez po ocjeni sudova u ovom predmetu pomorska tražbina za koju se može odrediti privremena mjera zaustavljanja jahte, pri čemu se nije ocjenjivalo je li ujedno ta tražbina marine i pomorski privilegij. Nadalje, čini se da je žalbeni sud podrazumijevao da marina može načelno steći pomorski privilegij radi osiguranja nenaplaćenih lučkih naknada, ali ipak ostaje nejasno koje bi se to konkretne vrste naknada mogle smatrati lučkim naknadama za potrebe primjene čl. 241. st. 1. t. 4. Zaključujemo da sud nije naknadu za vez u marini cijenio kao lučku naknadu ni kao pomorski privilegij, nego kao nepriviligiranu pomorsku tražbinu. Ipak, iz prije iznesenog argumenta VTS-a proizlazi da, po mišljenju suda, marina načelno može steći pomorski privilegij za lučke naknade.

Zanimljiva je odluka Trgovačkog suda u Zagrebu u stečajnom postupku nad trgovačkim društvom vlasnikom jahte „Valery“.<sup>47</sup> Jedan od vjerovnika u stečajnom postupku bio je koncesionar marine F. u kojoj je jahta bila vezana. Sud je marini priznao zakonsko založno pravo (pomorski privilegij) sukladno odredbi PZ-a, čl. 241. st. 1. t. 4. na ime nepodmirene lučke

---

slučaju mogla bi se marina *ex lege* smatrati spašavateljem u smislu odredaba PZ-a, čl. 760. i dalje ili Konvencije o spašavanju, London, 1989. te steći pravo na nagradu za spašavanje jahte.

<sup>45</sup> VTS XLVII Pž-8130/03-3, 22. 11. 2006.

<sup>46</sup> VTS XLIII Pž-5043/06-3, 27. 9. 2006.

<sup>47</sup> TS Zagreb, 3 St-1098/11-85, 8. 2. 2016.

naknade, i to na jahti „Valery“ u odnosu na koju je bila pružena usluga veza u marini. Sud je također marini priznao zakonsko pravo retencije jahte temeljem općih obveznopravnih odredaba o retenciji (Zakon o obveznim odnosima<sup>48</sup>, čl. 72.–75.). Sukladno tome, marina je imala viši red prvenstva prigodom namirenja iz stečajne mase u odnosu na druge vjerovnike u istom postupku.<sup>49</sup>

Novija sudska praksa kreće se u smjeru nepovoljnijem za marine kao vjerovnike s obzirom na to da se ustalio stav VTS-a da marinine tražbine iz ugovora o vezu nisu lučke naknade i stoga nisu zaštićene pomorskim privilegijem iz PZ-a, čl. 241. st. 1. t. 4. Čini se da je u tom pogledu presudna bila odluka VTS-a povezana s privremenim zaustavljanjem jahte „Saray“ radi osiguranja novčane tražbine s osnova naknade za stalni vez u marini.<sup>50</sup> Navedenim rješenjem preinačuje se rješenje prvostupanjskog suda i odbija prijedlog privremene mjere zaustavljanja jahte „Saray“ za osiguranje novčane tražbine koncesionara marine s osnova naknade za stalni vez u marini A. m. D. Prvostupanjski je sud smatrao da tražbina predlagatelja osiguranja proizlazi iz pružanja usluga jahti čije se zaustavljanje traži pa da je riječ o pomorskoj tražbini temeljem koje se sukladno čl. 953. st. 1. t. 11. i 953. st. 2. može odrediti privremena mjera zaustavljanja jahte.<sup>51</sup> Prvostupanjskim je rješenjem sud prihvatio prijedlog privremene mjere osiguranja ocijenivši tražbinu marine s osnova naknade za vez kao tražbinu koja se može svrstati među lučke naknade temeljem PZ-a, čl. 241. st. 1. t. 4. „jer je naknada za vez uključena u obračun koncesijske naknade koju plaćaju korisnici luke specijalne namjene, u okviru usluga koje pružaju korisnicima veza.“ Sukladno tomu, prvostupanjski sud odredio je privremenu mjeru zaustavljanja jahte u vidu zabrane isplovljenja iz marine, temeljem PZ-a, čl. 951. st. 2. Protivnici osiguranja bili su *leasing*-društvo kao vlasnik jahte i primatelj *leasinga* kao korisnik jahte. Stav je žalbenog suda u ovom postupku da se naknada za vez na temelju ugovora o korištenju veza ne može svrstati u pomorske privilegije iz PZ-a, čl. 241. st. 1. t. 4. jer se ne može podvesti pod lučke naknade u smislu odredaba čl. 62. i 63. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama.<sup>52</sup> Po mišljenju VTS-a, naknade za vez u luci posebne namjene (nautičkoj luci) koje se naplaćuju temeljem ugovora ne mogu se svrstati među lučke naknade koje se naplaćuju u lukama otvorenima za javni promet temeljem zakona (javne ovlasti). Nadalje, žalbeni sud ocijenio je da je prijedlog za osiguranje neosnovan u odnosu na *leasing*-društvo zato što *leasing* s predlagateljem osiguranja (marinom) nije u ugovornom odnosu iz ugovora o upotrebi veza, pa odatle nema ni njegovih obveza iz tog ugovora, a obveze iz ovog ugovora isključivo su obveze protivnika osiguranja.

Citirano smo rješenje VTS-a temeljito analizirali i komentirali u kontekstu posebnog rada u kojem smo se bavili ispitivanjem je li naknada za korištenje vezom u marini privilegirana tražbina po hrvatskom Pomorskom zakoniku.<sup>53</sup> U okviru toga rada detaljno smo izučili povijest i razvoj relevantnih odredaba ZPDML-a (čl. 62. i 63.) i PZ-a (čl. 241. st. 1. t. 4.) s ciljem njihove vjerne interpretacije. Ukratko, u tom smo radu zaključili da nije opravdano tumačiti značenje pojma „lučke naknade“ iz PZ-a, čl. 241. st. 1. t. 4 prema definiciji pojma „lučke naknade“ iz ZPDML-a. Naime, isti jezični pojam „lučke naknade“ paralelno se upotrebljava u kontekstu PZ-a, odnosno zakonskih propisa koji su mu prethodili te u sklopu ZPDML-a,

<sup>48</sup> Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015 (u nastavku: ZOO).

<sup>49</sup> PADOVAN, TUHTAN GRGIĆ, *op. cit.*

<sup>50</sup> VTS, 32. Pž-263/15-3, 26. 1. 2015.

<sup>51</sup> TS Split, 9.R1-123/2014, 5. 11. 2014.

<sup>52</sup> Narodne novine br. 158/03, 141/06, 38/09 (u nastavku: ZPDML).

<sup>53</sup> Vidi PADOVAN, TUHTAN GRGIĆ, *op. cit.*

odnosno prethodnih zakona koji su uređivali materiju morskih luka, pri čemu nosi različito pravno značenje u ta dva paralelna sustava. Pravni pojam „lučke naknade“ paralelno se razvija u okviru ovih dvaju sustava bez međuovisnosti. Štoviše, u okviru sustava propisa o morskim lukama nekoliko je puta taj pojam u pravnom smislu mijenjao značenje<sup>54</sup>, dok je u okviru PZ-a tijekom svoga povijesnog razvoja ostao uglavnom konstantan.<sup>55</sup> Pojam lučkih naknada u važećem ZPDML-u odnosi se na naknade koje plaćaju korisnici luke za dobivene usluge u lukama otvorenima za javni promet (ZPDML, čl. 63.). Dakle, VTS pogrešno zaključuje da su lučke naknade koje se plaćaju u lukama otvorenim za javni promet javna davanja koja se naplaćuju temeljem zakona (javne ovlasti). Riječ je o tražbinama lučkih koncesionara s osnova pruženih usluga u lukama otvorenim za javni promet (privez, odvez, ukrcaj, iskrcaj, čišćenje, odvoz brodskog otpada, skladištenje, špedicija itd.), a ne o javnim davanjima. Stoga bi strogim jezičnim tumačenjem značilo da i lučke naknade u PZ-u, čl. 241. st. 1. t. 4. imaju isto značenje, što bi bilo očito pogrešno i protivno cilju te odredbe o pomorskom privilegiju, koja u svakom slučaju treba obuhvatiti lučke pristojbe za uporabu obale, pristojbe za vez i brodske ležarine. Po ZPDML-u za uporabu obale, pristojbe za vez i brodske ležarine ne plaćaju se lučke naknade, nego lučke pristojbe. Lučke pristojbe, za razliku od lučkih naknada, imaju karakter javnih davanja koja se naplaćuju temeljem zakona (javnih ovlasti) te su prihod lučkih uprava. Dakle, svakako je pogrešno tumačiti pojam lučkih naknada iz PZ-a strogo jezičnom metodom, tj. sukladno definiciji lučkih naknada iz ZPDML-a. Nadalje, i marine su luke, tj. luke posebne namjene (nautičke luke), samo što njima, za razliku od luka otvorenih za javni promet, upravljaju koncesionari kao privatni gospodarski subjekti pa njihove tražbine nemaju karakter javnih davanja. Međutim, i koncesionari marina imaju slične zakonske dužnosti i obveze u pogledu upravljanja lukom, kao pomorskim dobrom (općim dobrom od interesa za Republiku Hrvatsku), održavanja reda u luci, sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša, što uključuje i održavanje lučkih obala i infrastrukture, pružanje sigurnog priveza i sl.<sup>56</sup> Strogo jezično tumačenje kakvo je primijenio VTS u odluci o privremenom zaustavljanju jahte „Saray“ kosi se s načelom pravednosti i jednakosti pred zakonom jer marine stavlja u znatno nepovoljniji pravni položaj u odnosu na luke otvorene za javni promet, pogotovo ako uzmemo u obzir da se posljednjih godina i javne luke naveliko bave ponudom nautičkih vezova od koje ostvaruju velike prihode. Dosljednom primjenom zauzetog stava VTS-a u predmetu „Saray“, koncesionari u javnim lukama bili bi zaštićeni pomorskim privilegijem za lučke naknade, dok marina za istu vrstu usluge nije zaštićena takvim zakonskim založnim pravom. Smatramo da između luka otvorenih za javni promet i marina ne bi smjelo biti diskriminacije u pogledu njihova

<sup>54</sup> Terminologija o lučkim naknadama, pristojbama, tarifama i sl. mijenjala se u raznim tekstovima zakona o lukama kroz povijest, pa je i termin „lučke naknade“ mijenjao značenje u okviru toga zakonodavstva.

<sup>55</sup> Općenito, odredbe PZ-a o pomorskim privilegijima od 2004. godine do danas oslanjaju se na Međunarodnu konvenciju o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. Sve do 2004. odredbe PZ-a i prethodnih domaćih propisa o pomorskim privilegijima oslanjale su se na Konvenciju o ujednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1926. U kontekstu obiju citiranih konvencija privilegij za lučke tražbine odnosi se na naknade koje se naplaćuju temeljem javnih ovlasti (lučke pristojbe ili lučke takse). To proizlazi iz samog teksta Konvencije iz 1926., odnosno iz pripremnih radova Konvencije iz 1993. Vidi opširnije o tome PADOVAN, TUHTAN GRGIĆ, *op. cit.* Međutim, pojam lučkih naknada kao pomorskog privilegija u PZ-u, odnosno starog termina „lučkih nagrada“ iz jugoslavenskoga pomorskog zakonodavstva, čini se širi i fleksibilniji za tumačenje jer nikad tijekom svoga povijesnog razvoja nije sadržavao izričitu kvalifikaciju javnih davanja i naknada istoga karaktera, kao što je to predviđala Konvencija iz 1926. Hrvatska nije stranka ni jedne od konvencija o privilegijima i hipotekama te su domaći sudovi slobodni tumačiti relevantnu odredbu PZ-a kao dio isključivo nacionalnoga pomorskog prava.

<sup>56</sup> Slažemo se potpuno s argumentacijom VTS-a iz obrazloženja presude u predmetu koji se odnosio na brodicu „Galeb“, VTS Pž-8130/03-3, *op. cit.*

prava na naknadu za korištenje luke i nautičkih vezova, uključujući i zaštitu tih tražbina pomorskim privilegijem.<sup>57</sup>

Nakon odluke VTS-a o privremenoj mjeri zaustavljanja m/y „Saraj“ uslijedila je još jedna odluka toga suda sa sličnim ishodom, i to u pravnoj stvari koncesionara marine F. radi isplate cjelogodišnje naknade za stalni vez jahte „Just for fun“ njemačke zastave,<sup>58</sup> a protiv upisanog vlasnika jahte, inače njemačkoga trgovačkog društva. Trgovački je sud u Splitu, odlučujući o meritumu, u prvom stupnju prihvatio tužbeni zahtjev kao osnovan i presudio u korist tužitelja, zauzevši pravni stav da je riječ o tražbini koncesionara marine zaštićenoj pomorskim privilegijem iz PZ-a, čl. 241. st. 1. t. 4. te da stoga za tu tražbinu odgovara upisani vlasnik jahte u odnosu na koju je pružena usluga veza, tj. u odnosu na koju je tražbina nastala.<sup>59</sup> Prije te presude prvostupanjski je sud odredio i privremenu mjeru zaustavljanja jahte „Just for fun“ temeljem PZ-a, 953. st. 2. i PZ-a, 241. st. 1. t. 4., ocijenivši tražbinu predlagatelja osiguranja kao lučku naknadu zaštićenu pomorskim privilegijem za koju se može odrediti privremena mjera zaustavljanja jahte u odnosu na koju je tražbina nastala.<sup>60</sup> Odmah nakon zaustavljanja sud je prihvatio gotovinski depozit protivnika osiguranja (upisanog vlasnika jahte) te oslobodio jahtu. Odlučujući o žalbi, VTS je preinačio prvostupanjsku presudu držeći da tražbina koncesionara marine nije lučka naknada koja je zaštićena pomorskim privilegijem iz čl. 241. st. 1. t. 4. te da stoga za tu tražbinu ne odgovara upisani vlasnik (tuženik), nego osoba s kojom je koncesionar marine imao sklopljen ugovor o vezu predmetne jahte, a to je bilo jedno hrvatsko trgovačko društvo. Stoga tužbeni zahtjev nije osnovan protiv upisanoga vlasnika koji nije ugovorna strana iz ugovora o vezu te je po ocjeni VTS-a u ovom predmetu riječ o promašenoj pasivnoj legitimaciji. U obrazloženju te presude sud se služi jednakim argumentima kao i u prije izloženom rješenju o žalbi protiv privremene mjere zaustavljanja jahte „Saraj“.<sup>61</sup>

U rješenju o namirenju ovrhom na brodici „Comet“ Općinski je sud u Dubrovniku u vezi s tražbinom koncesionara marine za nenaplaćeni iznos naknade za stalni vez ocijenio da se tražbina tog vjerovnika ne smatra pomorskim privilegijem kao zakonskim založnim pravom iz PZ-a, čl. 241. st. 1. t. 4. jer vjerovnik ne predstavlja luku otvorenu za javni promet te naknada koja se za nju plaća nije lučka naknada. Stoga je po mišljenju ovog suda marina trebala ishoditi rješenje javnog bilježnika kojim se određuje ovrha općenito na imovini ovršenika pa temeljem toga rješenja ishoditi zabilježbu na brodici u Registru brodica da bi stekla pravo na namirenje u postupku ovrhe na brodici po redoslijedu upisa sukladno pravilima ovršnog prava.<sup>62</sup>

Kad je u pitanju postojanje pomorskog privilegija, *Ivković* smatra da prema pozitivnom pravu ne postoji pomorski privilegij koji bi se mogao primijeniti na marinu. Po njegovu mišljenju, odredba PZ-a, 241. st. 1. t. 4. (lučke naknade, kanali, peljarenje) ne bi se mogla primijeniti na tražbine s osnova ugovora o vezu i ostalih usluga koje marina pruža u vezi s jahtama i brodicama. Smatra da naknada za vez nije zaštićena pomorskim privilegijem te navodi da je to za marinu vrlo opasno jer bez privilegija potraživanje marine ne prelazi na novog vlasnika. Opasnost je najveća kod stranih zastava jer promjena vlasništva kod takvih plovila nije odmah poznata marini.<sup>63</sup>

<sup>57</sup> PADOVAN, TUHTAN GRGIĆ, *op. cit.*

<sup>58</sup> VTS, 72 Pž-8720/2012-6, 25. 5. 2016.

<sup>59</sup> TS Split, 8P-948/10, 20. 9. 2012.

<sup>60</sup> TS Split, R1-71/10, 16. 4. 2010.

<sup>61</sup> Opširnije vidi PADOVAN, TUHTAN GRGIĆ, *op. cit.*

<sup>62</sup> OS Dubrovnik, Posl. br. 17. Ovr. 227/2015, 17. 2. 2017.

<sup>63</sup> IVKOVIĆ, Pomorski privilegiji..., *op. cit.* Str. 118.



Skloniji smo prikloniti se stavu da postojeću odredbu PZ-a o privilegiju za lučke naknade treba tumačiti na način da obuhvati i lučke naknade za pružene usluge, kao i lučke pristojbe s karakterom javnih davanja te da u tom pogledu nije opravdano diskriminirati koncesionare u javnim lukama i one u lukama posebne namjene, uključujući i marine. Stoga smo mišljenja da novija sudska praksa nije korektna te da sukladno čl. 241. st. 1. t. 4. PZ-a treba priznati pomorski privilegij koncesionaru marine za nenaplaćene lučke naknade, tj. naknade s osnova ugovora o vezu.

Ipak, moramo konstatirati da u pogledu postojanja pomorskog privilegija u korist marine radi osiguranja njezinih novčanih tražbina s osnova naknada za korištenje veza i sličnih tražbina postoji visok stupanj pravne nesigurnosti s obzirom na to da postojeći tekst zakona ostavlja prostor za različita, pa i suprotna tumačenja. Prevladavajućom novijom sudskom praksom koncesionare u lukama nautičkog turizma stavlja se u znatno nepovoljniji položaj od koncesionara u lukama otvorenima za javni promet, što je nepoželjan i nepravedan rezultat, koji nije u skladu s općim pravnim načelima, pa ni ciljem koji se konkretnim zakonskim odredbama o pomorskim privilegijima treba postići. S obzirom na važnost nautičkog turizma za domaće gospodarstvo smatramo da je potrebno poduzeti određene izmjene u postojećim propisima da bi se razjasnilo to sporno pitanje, uklonili uzroci pravne nesigurnosti i postigla optimalna ravnoteža privatnih i općih interesa.<sup>64</sup>

### 3. Odgovarajuća primjena međunarodne konvencije o zaustavljanju brodova iz 1952.

Materija privremene mjere zaustavljanja broda kad je riječ o predmetu s međunarodnim elementom uređena je Konvencijom iz 1952. kojoj je Hrvatska stranka. Nesporno je da se Konvencija primjenjuje na jahte, a smatramo da bi se načelno trebala primjenjivati i na brodice kao plovne objekte podložne sustavu upisa koji stoga imaju državnu pripadnost.<sup>65</sup> Naime, pojam broda iz Konvencije iz 1952. treba tumačiti široko jer Konvencija iz 1952. načelno ne predviđa ograničenja u primjeni s obzirom na veličinu, tehničke osobine, vrstu pogona, fizičko stanje ili namjenu broda. Jedini je uvjet za primjenu Konvencije da je plovni objekt podložan upisu, tj. da ima državnu pripadnost, što se očituje u tome da vije zastavu države u kojoj je upisan.<sup>66</sup> Ovdje citiramo *Berlingierija* koji pojašnjava: „When no restriction is specifically provided or arises out of the scope of the convention, the use of the ship cannot be relevant. This is clearly so for the Arrest Convention, since most of the maritime claims enumerated in article 1(1) can arise whatever the use of the ship, including pleasure.”<sup>67</sup> Ipak, u domaćoj je praksi sporno treba li na brodice primijeniti Konvenciju 1952., ponajviše iz razloga što u definiciji brodice iz čl. 5. PZ-a izričito stoji da brodica nije ni *brod* ni *jahta*, pa je upitno može li se Konvencija o zaustavljanju *brodova* primijeniti na tako definirane brodice po domaćem pravu.<sup>68</sup> *De lege lata*, smatramo da se na strane brodice pod zastavom država članica Konvencije 1952. trebaju pri-

<sup>64</sup> PADOVAN, TUHTAN GRGIĆ, *op. cit.*

<sup>65</sup> Po PZ-u, čl. 186. hrvatsku državnu pripadnost brodica stječe upisom u odgovarajući očevidnik brodica kod nadležne lučke kapetanije. Po čl. 188. i 190. moguće je iznimno upis brodice provesti i u hrvatskom upisniku brodova. Po domaćem pravu brodice hrvatske državne pripadnosti dužne su vijati hrvatsku zastavu kad plove izvan teritorijalnog mora. Vidi Milošević Puj, B.; Petrinović, R. 2008. *Pomorsko pravo za brodice i jahte*. Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu. Split. Str. 92.

<sup>66</sup> Tako BERLINGIERI, *op. cit.* Str. 449–456.

<sup>67</sup> *Ibid.*, str. 454.

<sup>68</sup> Vidi Ivković, Đ. 2006. Privremene mjere na brodu – Priručnik. Piran. 133–136.

mijeniti odredbe Konvencije te da bi za njihovo zaustavljanje takvom privremenom mjerom bio stvarno nadležan trgovački sud koji sudi u pomorskim sporovima<sup>69</sup>, dok bi brodice pod domaćom zastavom trebale ostati u režimu općega ovršnog prava i nadležnosti općinskog suda.<sup>70</sup> *De lege ferenda*, zbog veće pravne sigurnosti i ujednačene sudske prakse u istovrsnim sporovima i predmetima, smatramo da bi trebalo sve brodice, domaće i strane, podvrgnuti jednakom pomorskopravnom režimu privremenih mjera osiguranja i nadležnosti trgovačkih sudova, kao što to vrijedi za jahte.<sup>71</sup>

Kada jahta (ili strana brodice) vije zastavu države članice Konvencije 1952., privremena se mjera zaustavljanja hrvatskog suda mora odrediti prema odredbama Konvencije (arg. Konvencija 1952., čl. 8.). To vrijedi i za jahte pod hrvatskom zastavom ako predlagatelj osiguranja ima redovito boravište ili glavno poslovno sjedište u inozemstvu (arg. Konvencija 1952., čl. 8. st. 4.).<sup>72</sup> Dakle, kada su ispunjene pretpostavke za primjenu Konvencije 1952. iz čl. 8., mogućnost određivanja privremene mjere zaustavljanja plovila ograničena je samo i isključivo na pomorske tražbine predviđene u čl. 1. st. 1. Konvencije (arg. čl. 2.), a to su tražbine koje proizlaze iz jedne ili više sljedećih osnova:<sup>73</sup>

<sup>69</sup> Konvencija 1952. ne regulira pitanje stvarne nadležnosti te se ona ima tumačiti sukladno normama prava države suda. Posebna odredba čl. 841. t. 6. PZ-a predviđa da ovrhu i osiguranje na brodu i brodskom teretu određuju trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove, no ta se odredba ne primjenjuje na brodice, nego samo na brodove i analogno na jahte i druge pomorske objekte osim brodice (arg. PZ, čl. 841. st. 3.). Smatramo da stvarna nadležnost trgovačkog suda za određivanje mjere osiguranja na brodici temeljem Konvencije 1952. u opisanom slučaju proizlazi iz Zakona o sudovima, Narodne novine br. 28/2013, 33/2015, 82/2015, 82/2016 (u nastavku: ZS), čl. 21. t. 7. po kojemu su trgovački sudovi stvarno nadležni određivati mjere osiguranja u postupcima i u povodu postupaka u kojima su inače nadležni. Kako Zakon o parničnom postupku, Narodne novine br. 53/1991, 91/1992, 58/1993, 112/1999, 88/2001, 117/2003, 88/2005, 02/2007, 84/2008, 123/2008, 57/2011, 148/2011, 25/2013, 89/2014 (u nastavku ZPP) u čl. 34.b. t. 6. propisuje da su trgovački sudovi stvarno nadležni u parnici odlučivati u plovidbenim sporovima (sporovi koji se odnose na brodove i plovidbu te sporovi na koje se primjenjuje plovidbeno pravo), onda se i mjera osiguranja na brodici, kad je riječ o tražbini marine, određuje u postupku ili u povodu postupka (koji se već vodi ili se tek treba pokrenuti) u kojem je nadležan trgovački sud jer je riječ o plovidbenom sporu. U prilog tom zaključku ističemo odluku Vrhovnog suda RH, VSRH Gr1 30/2015-2 od 9. travnja 2015. primjenom analogije. U ovom postupku Vrhovni je sud odlučio o sukobu nadležnosti općinskog i trgovačkog suda u pogledu određivanja privremene mjere osiguranja nenovčane tražbine u vezi s kojom je predlagatelj osiguranja trebao pokrenuti parnični postupak u kojem je prema odredbi čl. 34.b t. 1. ZPP nadležan bio trgovački sud. VSRH odlučio je da je trgovački sud u smislu odredbe čl. 21. t. 7. ZS nadležan i u ovome izvanparničnom postupku odrediti privremenu mjeru osiguranja nenovčane tražbine koja je predmet toga parničnog postupka. VSRH obrazlaže da "između predložene privremene mjere i pokrenutog sudske postupka, odnosno postupka koji će se pokrenuti (parničnog ili nekoga drugog) mora postojati povezanost u smislu da se njome osigurava tražbina o kojoj će se odlučivati ili se odlučuje u tom postupku ili o kojoj je u postupku odlučivano." Dakle, analogijom jednako vrijedi i kod primjene čl. 21. t. 7. ZS u vezi s čl. 34.b t. 6. ZPP. Nadalje, o tome da se sporovi u vezi s ugovorom o vezu u marini i pratećih usluga koje se odnose na brodice i jahte na vezu u marini trebaju smatrati plovidbenim sporovima za koje su stvarno nadležni trgovački sudovi u smislu čl. 34.b t. 6. ZPP, opširniju raspravu vidi u Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. 2016. The Repercussions of the legal definitions of ship, yacht and boat in the Croatian Maritime Code on the Court Competence Ratione Materiae in Disputes Arising from Berthing Contracts. U: Musi, M. (ed.), *The Ship: An Example of Legal Pluri-Qualification, Il Diritto Marittimo - Quaderni* 3. Bonomo Editore. Bologna. 249–277.

<sup>70</sup> Vidi opširnije PADOVAN, TUHTAN GRGIĆ, *op. cit.*

<sup>71</sup> Svjesni smo da se može istaknuti niz argumenata i protiv takva stajališta, primjerice, gospodarska opravdanost posebna režima privremenih mjera osiguranja za trgovačke brodove, široka primjena brodice za privatne, tj. negospodarske namjene, nedostatak opravdanosti primjene posebnoga privilegiranog režima za vjerovnike pomorskih tražbina u odnosu na druge vjerovnike kad je riječ o brodicama koje se upotrebljavaju u negospodarske namjene i sl.

<sup>72</sup> MARIN, *Privremene mjere...*, *op. cit.* Str. 24.

<sup>73</sup> Prijevod preuzet iz MARIN, *Privremene mjere...*, *op. cit.* Str. 205–206.

- a) šteta koju prouzroči brod sudarom ili kojim drugim načinom
- b) gubitka ljudskih života ili tjelesnih ozljeda koje prouzroči brod ili nastalih u vezi s iskorištavanjem broda
- c) pružanjem pomoći i spašavanja
- d) ugovora o iskorištavanju ili zakupa broda, bilo brodarskim ugovorom ili na neki drugi način
- e) ugovora o prijevozu robe brodom, na osnovi brodarskog ugovora, teretnice ili na neki drugi način
- f) gubitka ili oštećenja robe i prtljage koji se prevoze brodom
- g) zajedničke havarije
- h) pomorskog zajma
- i) tegljenja
- j) pilotaže
- k) dobave brodu proizvoda ili materijala, gdje god ona bila obavljena, u svrhu iskorištavanja ili održavanja broda
- l) gradnje, popravka ili opremanja broda ili naknade za dokovanje
- m) plaće zapovjednika broda, časnika ili posade
- n) izdataka zapovjednika broda i izdataka krcatelja, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru ili agenata za račun broda ili njegova vlasnika
- o) sporova o vlasništvu broda
- p) sporova o suvlasništvu, posjedu, iskorištavanju ili o pravima na plodove iskorištavanja broda u suvlasništvu
- q) pomorskih hipoteka i *mortgagea*.

U nastavku razmatramo pojedine tipične tražbine marine i mogućnost njihova podvođenja pod pomorske tražbine predviđene Konvencijom 1952.

### 3.1. Popravak i opremanje jahte, troškovi dokovanja

Primjenjuje se Konvencija 1952., čl. 1. st. 1. t. l). Ta odredba slična je onoj iz PZ-a, čl. 953. st. 1. t. 9. PZ-a te se u našem kontekstu tumači na jednak način i sve što smo naveli u vezi s privremenom mjerom radi osiguranja ove vrste tražbina marine po PZ-u vrijedi jednako i kad se treba primijeniti Konvenciju 1952.<sup>74</sup> Dakle, zaključak je da se za eventualne tražbine marine s osnova pruženih usluga popravka i opremanja plovila te troškova dokovanja može odrediti privremena mjera osiguranja zaustavljanjem plovila po Konvenciji 1952.

Ovdje vrijedi napomenuti da se naknade za dokovanje, da bi se mogle podvesti pod citiranu odredbu Konvencije, ne moraju nužno vezivati uz popravak, gradnju ili opremanje. Ta pomorska tražbina prema *Berlingieriju* obuhvaća i lučke pristojbe i takse te slična javna davanja u plovidbi kanalima i drugim plovnim putovima.<sup>75</sup>

<sup>74</sup> Vidi *supra*, t. 2. 1.

<sup>75</sup> BERLINGIERI, *op. cit.* Str. 171. Lučke pristojbe i takse kao tražbine lučkih uprava i sličnih organizacija s javnim ovlastima mogle bi dati temelj i za detenciju broda od tijela koje nije sud (u upravnom postupku), no takva detencija nije predmet Konvencije 1952. (arg. čl. 2) i dopuštena je u raznim slučajevima po propisima nacionalnog prava. Vidi BERLINGIERI, *op. cit.* 181–197.

### 3.2. Opskrba električnom energijom, vodom, gorivom, materijalom i proizvodima, redovito servisiranje i održavanje jahte

Kad je riječ o opskrbi broda, odnosno u našem kontekstu jahte električnom energijom, vodom, gorivom, materijalom i proizvodima potrebnima za redovito iskorištavanje, odnosno uporabu i održavanje jahte, takve tražbine marine mogu se podvesti pod čl. 1. st. 1. t. k) Konvencije 1952. Međutim, s obzirom na to da se u tekstu Konvencije upotrebljava konstrukcija „goods or materials... supplied“, pod tu se odredbu Konvencije ne mogu svrstati tražbine s osnova usluga pruženih za redovito održavanje i uporabu jahte. Kako smo prije pojasnili, smatramo da za razliku od Konvencije čl. 953. st. 1. t. 8. PZ-a ostavlja prostor za šire tumačenje tako da obuhvati i usluge radi održavanja i iskorištavanja jahte. Upravo u kategoriju usluga radi redovita održavanja i uporabe ili iskorištavanja jahte moglo bi se svrstati tipične tražbine marine, poput one za naknadu za vez i slične usluge.<sup>76</sup>

### 3.3. Naknada za vez u marini

Pridržavajući se službena prijevoda Konvencije 1952., čini se da se tražbinu marine s osnove naknade za vez može podvesti pod čl. 1. st. 1. t. l) koja u službenom prijevodu glasi: „izgradnja, opremanje i popravak broda, odnosno lučki troškovi i dažbine“,<sup>77</sup> a takve primjere nalazimo i u domaćoj sudskoj praksi.

S druge strane, takvo bi se tumačenje moglo kritizirati pozivom na izvorni tekst Konvencije 1952. i na relevantnu pomorskopravnu doktrinu. Naime, pomorska tražbina iz čl. 1. st. 1. t. l) Konvencije 1952., koja u izvornom engleskom tekstu glasi „construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues“ prema *Berlingieriju* obuhvaća i lučke pristojbe te slična javna davanja u plovidbi kanalima i drugim plovnim putovima.<sup>78</sup> Naknada s osnove ugovora o vezu u marini teško bi se mogla podvesti pod takvo tumačenje konkretne konvencijske odredbe s obzirom na to da je ovdje riječ o tražbinama lučkih uprava i sličnih tijela ili organizacija s javnim ovlastima.<sup>79</sup>

Dakle, izuzev odredbe čl. 1. st. 1. t. l) Konvencije 1952., za koju smatramo da je diskutabilna, tražbine s osnova naknade za pružene usluge veza u marini ne bi se mogle podvesti ni pod jednu od preostalih pomorskih tražbina predviđenih Konvencijom 1952. Podsjećamo, jahta koja vije zastavu države članice Konvencije ne bi se mogla zaustaviti privremenom mjerom

<sup>76</sup> Vidi *supra*, t. 2. 2.

<sup>77</sup> Uredba o ratifikaciji Međunarodne konvencije o privremenom zadržavanju pomorskih brodova, Sl. list SFRJ, Međunarodni ugovori, br. 12/1967.

<sup>78</sup> U izvornom engleskom tekstu ova odredba glasi: „construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues“. Sukladno *Berlingierijevoj* interpretaciji: „[dock charges and dues] may be considered equivalent to the port dues mentioned in article 4 (1)(d) of the 1993 Convention on Maritime Liens and Mortgages.“ BERLINGIERI, *op. cit.* Str. 171. Citirana odredba Konvencije iz 1993. u engleskom izvorniku glasi „claims for port, canal, and other waterway dues“. Iz pripremnih radova koji su prethodili Konvenciji o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993. razvidno je da je cilj ove odredbe bio zaštititi tražbine lučkih uprava i nadležnih tijela i organizacija s javnim ovlastima - „... as public taxes and charges of the same character.“ Povijest i razvoj relevantnih odredaba Konvencije iz 1993. proučili smo i izložili u prijašnjem pisanom radu, vidi PADOVAN, TUHTAN GRGIĆ, *op. cit.*, osobito t. 2.2.3.1.

<sup>79</sup> Lučke pristojbe i takse kao tražbine lučkih uprava i sličnih organizacija s javnim ovlastima mogle bi dati temelj i za detenciju broda od tijela koje nije sud (u upravnom postupku), no takva detencija nije predmet Konvencije 1952. (arg. čl. 2) i dopuštena je u raznim slučajevima po propisima nacionalnog prava. Vidi BERLINGIERI, *op. cit.* Str. 181–197.

nadležnog suda u Hrvatskoj ako se njezina tražbina ne može podvesti pod neku od pomorskih tražbina predviđenih u čl. 1. Konvencije 1952.<sup>80</sup>

Konvencija iz 1952. ne predviđa mogućnost privremene mjere zaustavljanja broda radi tražbina osiguranih privilegijem koji je priznat prema pravu države u kojoj je zaustavljanje predloženo. Stoga, kad jahta vije zastavu države članice Konvencije 1952., čak i ako bi se po našem pravu naknada za vez smatrala osiguranom pomorskim privilegijem, to ne bi omogućilo privremenu mjeru zaustavljanja jahte od našeg suda temeljem privilegija. Trebalo bi upirati na neku od pomorskih tražbina iz čl. 1. Konvencije 1952.

U primjerima iz sudske prakse nalazimo rješenje o privremenoj mjeri zaustavljanja jahte „Topsy“ radi osiguranja novčane tražbine marine s osnove pružene usluge godišnjeg veza i to po čl. 1. st. 1. t. d) Konvencije 1952.<sup>81</sup> Smatramo da se naknada za vez u marini ne može podvesti pod ovu odredbu Konvencije koja u izvornom engleskom tekstu glasi: „agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise“. Naime, široko je prihvaćeno tumačenje te odredbe u međunarodnoj sudskoj praksi i implementaciji Konvencije 1952. da je riječ o tražbinama iz ugovora o iskorištavanju ili zakupu broda, bilo da je riječ o brodarskom ili nekom drugom ugovoru, ali kojima nije svrha prijevoz robe jer su ti ugovori predviđeni u čl. 1. st. 1. t. e. Ovdje bi se, primjerice, moglo uvrstiti tražbine iz ugovora o najmu ili čarteru jahte ili brodice. Tražbina iz ugovora o vezu ni u kojem se slučaju ne može uvrstiti u tu kategoriju pomorske tražbine.

Naknada za vez ne bi se mogla podvesti ni pod čl. 1. st. 1. t. n) Konvencije 1952. (izdaci zapovjednika broda i izdaci krcatelja, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru ili agenata za račun broda ili njegova vlasnika). Naime, da bi se tražbina za izdatke mogla kvalificirati kao pomorska tražbina iz citirane odredbe Konvencije, mora biti riječ o tražbini jedne od osoba predviđenih samim tekstom odredbe.<sup>82</sup>

Dok postojeće uređenje ne ide u prilog koncesionarima luka nautičkog turizma, čini se da se mnogo povoljnije rješenje može naći u Konvenciji o privremenom zaustavljanju brodova iz 1999. o čemu nešto više izlažemo u sljedećim poglavljima.

### 3.4. Strana jahta pod zastavom države koja nije članica Konvencije 1952.

Kad je riječ o stranoj jahti koja nije članica Konvencije 1952., a predlaže se privremena mjera zaustavljanja od hrvatskog suda, Konvencija će se načelno primijeniti. Međutim, takva jahta može se zaustaviti privremenom mjerom na temelju koje od pomorskih tražbina iz čl. 1. Konvencije, ali i na temelju bilo koje druge tražbine za koju PZ dopušta privremenu mjeru zaustavljanja (arg. Konvencija 1952., čl. 8. st. 2.). PZ propisuje da se povlastica ograničenja broja tražbina za koje se može odrediti privremena mjera na pomorske tražbine predviđene u čl. 953. st. 1. i 2. PZ-a odnosi na strane brodove samo kada postoji recipročnost između države zastave i Hrvatske. To zapravo znači da je za strane jahte pod zastavama država koje nisu članice Konvencije 1952. moguće odrediti privremenu mjeru za bilo koju pomorsku tražbinu iz čl. 953. st. 1. PZ-a te za ostvarenje privilegija, hipoteke, *mortgagea* ili sličnoga stvarnopravnog tereta

<sup>80</sup> Ivković smatra da se tražbina s osnove naknade za vez ne može svrstati ni u jednu od pomorskih tražbina predviđenih Konvencijom 1952. Vidi IVKOVIĆ, Pomorski privilegiji... 117–118.

<sup>81</sup> VTS RH, Pž 5043/06-3 od 27. 9. 2006. kojim se potvrđuje rješenje Trgovačkog suda u Rijeci br. III R1-102/2006-2 od 05.06.2006.

<sup>82</sup> Tako i BERLINGIERI, *op. cit.* 117–120. Vidi *supra* komentar odluke VTS Pž-6486/06-3, 17. 1. 2007. i osobito fn. br. 41.

(PZ, čl. 953. st. 2.). Povrh toga, u slučaju da država zastave ne primjenjuje pravila o zaustavljanju brodova slična onima iz Konvencije 1952. ograničavajući mogućnost privremene mjere zaustavljanja samo za određen krug pomorskih tražbina, takva bi jahta mogla biti zaustavljena privremenom mjerom domaćeg suda za bilo koju tražbinu koja se može osigurati ili izvršiti po pravilima općega izvršnog prava, pa tako i za tražbinu marine s osnove ugovora o vezu. Sva ostala pravila Konvencije 1952. primijenila bi se u takvu slučaju na privremenu mjeru zaustavljanja strane jahte, osim čl. 1. Konvencije.

## 4. Identitet dužnika – napomene

### 4.1. Privremena mjera radi realizacije pomorskog privilegija

Treba voditi računa o tome da tražbina, da bi bila osigurana pomorskim privilegijem, mora biti tražbina protiv *vlasnika, zakupca ili brođara*<sup>83</sup> broda. Dakle, vlasnik (upisani), zakupac ili brođar trebaju biti osobno odgovorni za tražbinu da bi na brodu u odnosu na koji je tražbina nastala nastao pomorski privilegij. Takav će privilegij postojati na brodu, najduže godinu dana od nastanka tražbine (arg. PZ. čl. 246. st. 1. t. 2.), neovisno o naknadnoj promjeni vlasništva, upisa ili zastave (PZ. čl. 243.). Privilegij na brodu postoji na onom brodu u vezi s kojim je tražbina nastala. Ne opterećuje ostale brodove istoga vlasnika.<sup>84</sup> Pravila o privilegijima primjenjuju se i kad brod iskorištava osoba koja nije vlasnik broda, osim ako je brod vlasniku oduzet nedopuštenom radnjom, a vjerovnik koji ima privilegij za tražbinu nije savjestan (PZ. čl. 248.).

U kontekstu tražbina marine i problematike iskorištavanja ili uporabe jahti i brođica za sport i razonodu potencijalno može doći do nejasnoća u pogledu koncepta brođara, zakupca i naručitelja iz brođarskog ugovora koji se uz vlasnika mogu javiti kao osobni dužnici. Naime, plovila koja se upotrebljavaju u nautičkom turizmu najčešće su u privatnom vlasništvu za nekomercijalnu namjenu ili u *leasingu*, a mnoga se upotrebljavaju za čarter, tj. iznajmljivanje s posadom ili bez posade. Te je pravne odnose katkad teško tumačiti u kontekstu pravnih instituta općega pomorskog prava, osobito instituta brođara te dispozitivnih zakonskih odredbi o ugovorima o iskorištavanju brodova. Primjerice, moglo bi biti sporno koja se od fizičkih ili pravnih osoba koje upotrebljavaju jahtu ima smatrati brođarom (vlasnik, korisnik *leasinga*, čarter-kompanija kao zakupoprimac i sl.), odnosno može li se najmoprimac iz uobičajenog ugovora o najmu jahte (tzv. čarteru) s posadom ili bez nje izjednačiti u pravnom statusu s naručiteljem iz brođarskog ugovora po PZ-u u kontekstu odgovornosti za pomorske tražbine i privremenih mjera radi osiguranja tih tražbina.<sup>85</sup> Dodatno može zbuniti i definicija „korisnika jahte“ iz PZ-a, čl. 5. st. 1 t. 32.a. sukladno kojoj je korisnik jahte „fizička ili pravna osoba koja temeljem ugovora o zakupu ili ugovora o *leasingu* jahte nju iskorištava, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je korisnik jahte osoba koja je u upisniku jahti upisana kao vlasnik jahte“. Čini se da je i pojam korisnika jahte trebalo uključiti u krug osobnih dužnika tražbine osigurane pomorskim privilegijem. Međutim, pojam korisnika jahte upotrebljava se u zakonskom tekstu samo za potrebe postupka upisa jahte i u odredbama o pomorskim prekršajima te se uopće ne spominje u kontekstu imovinskopravnih odredaba PZ-a. Opće je

<sup>83</sup> PZ, čl. 5. st. 1. t. 32) brođar jest fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brođar osoba koja je u upisniku brodova upisana kao vlasnik broda.

<sup>84</sup> MARIN, *Privilegiji na brodu...*, op. cit.

<sup>85</sup> Opširnije o ugovorima o najmu brođica i jahti vidi Petrinović, R.; Perkušić, A.; Mandić, N. 2008. Ugovor o najmu jahte i brođice. *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 45, 4. 863–884.

pravilo da se odredbe PZ-a koje se odnose na brodove primjenjuju i na jahte, osim ako izričito nije drugačije propisano (PZ, čl. 2. st. 1.). Zbog svega navedenog smatramo da pojam brodarka treba analogno primjenjivati i na jahte. To znači da je „korisnik jahte“ ujedno i brodarka u smislu primjene čl. 241. st. 1., tj. da i korisnik jahte pripada krugu osobnih dužnika tražbine osigurane pomorskim privilegijem. Slično će biti i s privilegijima na brodicama koje su financirane *leasingom*. Odredbe PZ-a se primjenjuju na brodice samo kad je to izričito predviđeno (PZ, čl. 2. st. 2.). U PZ-u ne postoji definicija korisnika brodice koja bi bila slična definiciji korisnika jahte. Međutim, Pravilnik o brodicama i jahtama predviđa da pojam vlasnika brodice uključuje upisanog vlasnika i korisnika *leasinga*. Kako je izričito propisano da se odredbe o privilegijima primjenjuju i na brodice jednako kao na brodove i jahte, logično je da krug osobnih dužnika tražbine osigurane pomorskim privilegijem treba uključivati i korisnika *leasinga* kad je riječ o brodici u *leasingu*. Ipak, zbog preciznosti predlaže se *de lege ferenda* izričito dodati korisnika brodice i korisnika jahte u krug osobnih dužnika tražbine osigurane pomorskim privilegijem u čl. 241. st. 1.

#### 4.2. Privremena mjera radi osiguranja pomorske tražbine

Po hrvatskom pravu i ustaljenoj sudskoj praksi, kod privremene mjere radi osiguranja pomorske tražbine koja nije osigurana pomorskim privilegijem ili drugim sličnim stvarnim pravom, protivnik osiguranja mora biti vlasnik jahte čije se zaustavljanje traži, što se u praksi i doktrini tumači kao upisani vlasnik. U suprotnom se ne bi mogla ostvarivati osnovna konzervacijska svrha privremene mjere zaustavljanja jahte jer se u budućem ovršnom postupku ne bi mogla ostvariti prodaja te jahte, odnosno namirenje te tražbine iz postignute prodajne cijene.<sup>86</sup> Ovrha je po našem pravu moguća samo na imovini koja je u vlasništvu dužnika. Za utvrđivanje uvjeta vlasništva relevantan je trenutak podnošenja prijedloga za osiguranje. Međutim, radi osiguranja pomorske tražbine koja nije osigurana pomorskim privilegijem ili drugim stvarnim pravom može se zaustaviti i druga jahta u vlasništvu istoga osobnog dužnika (tzv. „sister ship arrest“). Pod osobnim dužnikom smatra se osoba koja odgovara za tražbinu radi koje se traži zaustavljanje jahte, a u vrijeme nastanka tražbine bila je u svojstvu vlasnika, zakupnika ili korisnika jahte u *leasingu* u svezi s čime je nastala tražbina (arg. PZ, čl. 954. st. 2.)<sup>87</sup>. Dakle, marina može radi ostvarenja svoje pomorske tražbine koja nije osigurana privilegijem tražiti zaustavljanje bilo koje jahte koja je u vrijeme podnošenja prijedloga za osiguranje u vlasništvu takva dužnika marine.<sup>88</sup>

<sup>86</sup> MARIN, *Privremene mjere...*, op. cit. Str. 148.

<sup>87</sup> Čl. 954. st. 2. u krug osobnih dužnika svrstava izričito brodarka, zakupnika i naručitelja. O problemu tumačenja pravnih instituta brodarka, zakupnika i naručitelja u kontekstu nautičkog turizma i uporabe i iskorištavanja jahti i brodarka za rekreaciju vidi *supra* t. 4. 1. U praksi krug osobnih dužnika marine obuhvaćat će potencijalno upisanog vlasnika, korisnika *leasinga* i zakupnika (primjerice charter-kompaniju), a svi oni mogli bi biti u pravnom statusu brodarka. Pitanje je u kojim bismo situacijama mogli imati naručitelja iz brodarkarskog ugovora u kontekstu uporabe i iskorištavanja jahti i bi li se tada primjerice najmoprimac iz uobičajenog ugovora o najmu brodice ili jahte imao smatrati naručiteljem u smislu ove odredbe PZ-a. Ako bi takav najmoprimac ušao u krug potencijalnih osobnih dužnika iz čl. 954. st. 2. i hipotetski ako bi on imao u svom privatnom vlasništvu brod ili jahtu, tada bi marina mogla predložiti tzv. „sister ship arrest“. No ovo nam se čini kao pitanje za posebnu akademsku raspravu.

<sup>88</sup> Arg. PZ, čl. 954; Konvencija 1952., čl. 3. st. 4. Vidi opširno o tome MARIN, *Privremene mjere...*, op. cit. 139–155.

## 5. Problematika privremene mjere radi osiguranja tražbine kad je riječ o brodici

Kao što smo već naveli, privremena mjera osiguranja na brodici ne može se odrediti zaustavljanjem brodice po PZ-u čl. 951.–964. s obzirom na to da se te odredbe PZ-a ne primjenjuju na brodice hrvatske državne pripadnosti (arg. PZ, čl. 2. st. 2. u vezi s čl. 951, i dalje). To znači da je privremena mjera osiguranja na brodici predmet općega ovršnog prava, tj. da se na nju primjenjuje OZ, a nadležan je općinski sud.

Nadalje, pitanje primjene Konvencije 1952. jest sporno, kako smo već prije analizirali.<sup>89</sup> Konvencija 1952. primjenjuje se na sve plovne objekte koji viju zastave država članica, pa bi ju trebalo primjenjivati i na brodice koje viju zastavu države članice. Smatramo da bi najkorektnije rješenje bilo da se na domaće brodice primjenjuju relevantne odredbe PZ-a, a na brodice pod zastavama država članica Konvencije 1952. odredbe te konvencije. Na strane brodice koje ne viju zastave država članica Konvencije 1952. najvjerojatnije će se u praksi primijeniti Ovršni zakon. Pritom treba paziti kako strani plovni objekt kvalificirati brodicom za potrebe točna odabira mjerodavnog propisa s obzirom na to da je u različitim državama terminologija za rekreacijska plovila veoma raznolika. Problem se dodatno komplicira definicijom strane jahte iz PZ-a, čl. 5. st. 1. t. 21.

Zbog različitoga pravnog režima privremenih mjera za brodice i jahte u domaćem pravu u konačnici je presudna duljina plovnog objekta i njegova državna pripadnost, pa će za rekreacijska plovila do 12 m (brodice) registrirane u Hrvatskoj mjerodavno biti opće ovršno pravo uz nadležnost općinskog suda, za takva plovila pod zastavama država članica Konvencije 1952. smatramo da je najtočnije primijeniti Konvenciju uz nadležnost trgovačkog suda,<sup>90</sup> a za rekreacijska plovila duža od 12 m (jahte) primjenjivat će se odredbe PZ-a o ovrsi i osiguranju na brodu, odnosno odredbe Konvencije 1952., ovisno o zastavi jahte, uz nadležnost trgovačkih sudova koji sude u plovidbenim sporovima.

Nadalje, treba imati na umu da se pravila o pomorskim privilegijima iz PZ-a primjenjuju i na brodice, jednako kao na jahte i brodove (PZ, čl. 252). No takav se privilegij neće moći realizirati primjenom odredaba PZ-a o privremenoj mjeri zaustavljanja brodice, nego samo u skladu s općim Ovršnim zakonom i pod nadležnošću općinskog suda. Zatim će se otvoriti i pitanje prednosti kod namirenja, pri čemu se neće moći primijeniti čl. 912. PZ-a kojim je propisan red prednosti kod namirenja ovrhom na brodu. Po ovom članku PZ-a vjerovnici čije su tražbine osigurane pomorskim privilegijem rangirani su iznad svih drugih vjerovnika, pa čak i hipotekarnih, osim kad je vjerovnik Republika Hrvatska za tražbine s osnova uklanjanja podrtine ili broda koji je opasnost za okoliš ili sigurnost plovidbe. Kod ovrhe na brodici neće se primijeniti ova odredba PZ-a, nego će sukladno općem Ovršnom zakonu, vjerovnici zaštićeni pomorskim privilegijem kao zakonskim založnim pravom biti u istom redu namirenja s ostalim založnim vjerovnicima.<sup>91</sup> Kao što smo već prije naveli, *de lege ferenda*, radi veće pravne sigurnosti i ujednačene sudske prakse u istovrsnim sporovima i predmetima, smatramo da bi trebalo sve brodice, domaće i strane, podvrgnuti jednakom pomorskopravnom režimu privremenih mjera osiguranja i nadležnosti trgovačkih sudova, kao što to vrijedi za jahte, čime bi se postigla jednaka primjena pravila o privilegijima kao i o privremenoj mjeri zaustavljanja radi

<sup>89</sup> Vidi *supra*, t. 3.

<sup>90</sup> *Ibid.* Vidi osobito bilj. 69.

<sup>91</sup> O problematici ovrhe na brodicama s aspekta namirenja tražbina koncesionara marine vidi MAJSTOROVIĆ, *op. cit.*



osiguranja pomorske tražbine na sve brodice i jahte, no to je pitanje za opširniju akademsku raspravu koja nadilazi okvire ovoga rada.<sup>92</sup>

## 6. Problem mjerodavnog prava i nadležnosti – napomene

Za odlučivanje o prijedlogu za osiguranje zaustavljanjem jahte mjesno je nadležan sud na čijem se području jahta nalazi u vrijeme podnošenja prijedloga za određivanje privremene mjere (PZ, čl. 849. st. 2.). Što se tiče pravila postupka, primjenjuje se pravo države suda, dakle hrvatsko pravo, a uz postupovne odredbe PZ-a i OZ-a tu je još i Zakon o parničnom postupku.

Odredbe PZ-a o privremenoj mjeri zaustavljanja broda primijenit će se kad jahta u odnosu na koju se predlaže osiguranje vije hrvatsku zastavu i predlagatelj osiguranja ima redovito boravište ili glavno poslovno sjedište u Hrvatskoj. U svim ostalim situacijama treba primijeniti Konvenciju iz 1952. (arg. Konvencija 1952., čl. 8. st. 4.).

Posebna je situacija kada strana jahta vije zastavu države koja nije članica Konvencije 1952. Tada se Konvencija načelno primjenjuje, uz iznimku da se takva jahta može privremeno zaustaviti radi osiguranja svih pomorskih tražbina iz čl. 1. st. 1. Konvencije, ali i bilo koje druge tražbine za koju je privremena mjera zaustavljanja dopuštena po PZ-u (arg. Konvencija 1952. čl. 8. st. 2.), dakle i za svaku tražbinu osiguranu pomorskim privilegijem (PZ, čl. 953. st. 2.). Nadalje, povlastica ograničenja broja tražbina za koje se može odrediti privremena mjera osiguranja na one iz PZ-a, čl. 953. st. 1. i st. 2. vrijedi uz uvjet recipročnosti između Republike Hrvatske i države zastave jahte (PZ, čl. 953. st. 3.). To znači da bi za jahtu pod zastavom države koja nije članica Konvencije 1952. i koja ne propisuje pravila o privremenoj mjeri zaustavljanja jahte slična onima iz Konvencije 1952., u Hrvatskoj bilo moguće ishoditi privremenu mjeru osiguranja i za sve ostale vrste tražbina za koje je moguće ishoditi privremenu mjeru sukladno pravilima Ovršnog zakona.

Postojanje pomorskog privilegija ocjenjuje se sukladno PZ-u (čl. 241.) samo ako je riječ o jahti pod hrvatskom zastavom. Naime, u čl. 969. PZ-a propisano je da se prema pravu države čiju državnu pripadnost brod ima ocjenjuju stvarna prava na brodu, a pomorski je privilegij stvarno pravo na brodu, odnosno jahti i brodici.<sup>93</sup> To znači da se postojanje pomorskog privilegija za tražbine marine kad je u pitanju strana jahta mora ocjenjivati prema pravu države čiju zastavu ta jahta vije, što je ozbiljan element pravne nesigurnosti za vjerovnika.<sup>94</sup>

## 7. Primjeri komparativnopravnih rješenja

U Kanadi marina ima zakonsko pravo *in rem*<sup>95</sup> sukladno čl. 22.2.m. Zakona o Federalnim sudovima za tražbine s osnova pruženih usluga za održavanje broda, tj. jahte.<sup>96</sup> Vez, tj. usluga veza takva je usluga koja je potrebna za redovito održavanje jahte. Međutim, ovo zakonsko pravo *in rem* za razliku od pomorskog privilegija, točnije *maritime liena* koji postoji u *common lawu*, vjerovniku (marini) ne pruža pravo prednosti prigodom namirenja u odnosu na ostale

<sup>92</sup> Vidi *supra*, t. 3.

<sup>93</sup> MARIN, *Privilegiji na brodu...*, *op. cit.* Str. 403.

<sup>94</sup> Opširnije o problemu mjerodavnog prava kod pomorskih privilegija vidi MARIN, *Privilegiji na brodu...* 397–405.

<sup>95</sup> Izvorno: *statory right in rem*, procesni institut koji omogućuje pokretanje sudskog postupka “na stvari”, u ovom slučaju na jahti.

<sup>96</sup> Caldwell, B. M. *Marina Operator's Liens*, <http://www.admiraltylaw.com/fisheries/Papers/Marina%20Operators%20lien%20pdf.pdf> (17. 5. 2016.).

vjerovnike, ali omogućava vjerovniku da ishodi tzv. *arrest* jahte, tj. privremenu mjeru zaustavljanja jahte u vidu zabrane isplovljenja preko nadležnog suda, pa bi se mogla usporediti s institutom pomorske tražbine kakvu poznaje naše pravo. Prema *Caldwellu*, marina bi potencijalno mogla imati i zakonsko pravo *in rem*, po čl. 22.2.s. istog zakona, za troškove doka (eng. *dock charges*), u kojem bi slučaju takvo pravo preživjelo i promjenu vlasništva jahte (slično pomorskom privilegiju). Međutim, kako kaže *Caldwell*, za ovu odredbu zakona nema dostupne sudske prakse, pa je upitno njezino tumačenje. Vjerojatnije je da bi kanadski sud ograničio ovo pravo *in rem* samo na dokove kojima upravljaju tijela s javnim ovlastima s obzirom na to da je ova odredba proizišla iz Konvencije o privilegijima i hipotekama iz 1926. koja predviđa takav privilegij u korist lučkih vlasti.<sup>97</sup> Napominjemo da Kanada nije stranka nijedne konvencije o zaustavljanju brodova.<sup>98</sup>

U pravu SAD-a osoba koja pruža usluge i opskrbljuje jahtu za potrebe njezina održavanja i normalne uporabe, a po nalogu vlasnika ili osobe koju vlasnik za to ovlasti, ima pomorski privilegij (*maritime lien*, i to tzv. *necessaries lien*) na jahti i može pokrenuti postupak *in rem* pred nadležnim sudom radi ostvarivanja tog privilegija. Za upravitelja luke u kojoj se pružaju takve usluge, a to može biti i (pravna ili fizička) osoba koja upravlja marinom, vrijedi zakonska presumpcija da radi po nalogu odnosno ovlaštenju vlasnika jahte u pogledu pružanja usluga i opskrbe radi održavanja jahte. Po američkom je pravu tzv. *necessaries lien* vrlo visoko rangiran u odnosu na druge tražbine.<sup>99</sup> Napominjemo da SAD nije stranka nijedne konvencije o zaustavljanju brodova.<sup>100</sup>

Slovenija je stranka Konvencije 1952. Konvencija se u Sloveniji primjenjuje na brodove pod zastavama država članica koji se žele zaustaviti privremenom mjerom u slovenskoj luci. U slučajevima kada se ne primjenjuje Konvencija, primjenjivo je slovensko nacionalno pravo, tj. Pomorski zakonik (u nastavku SPZ). Slično kao i u nas, privremena mjera zaustavljanja broda u Sloveniji uređena je SPZ-om kao posebnim zakonom te Zakonom o ovrsi i osiguranju kao općim zakonom. SPZ načelno usvaja pravila Konvencije iz 1952., ali uz produžen popis pomorskih tražbina temeljen na Konvenciji 1999.<sup>101</sup>

SPZ, čl. 841. st. 7. kao jednu od pomorskih tražbina predviđa tražbinu s osnova opskrbljivanja broda radi njegova uzdržavanja i iskorištavanja. S obzirom na to da je riječ o prenesenoj odredbi iz Konvencije 1999. moglo bi se argumentirati da su ovdje uključene i tražbine s osnova pruženih usluga za održavanje i iskorištavanje broda premda nema takve izričite specifikacije u samome zakonskom tekstu.<sup>102</sup> Po našem mišljenju, tražbine bi se s osnova usluge veza mogle podvesti pod tu odredbu. Međutim, SPZ u čl. 838. propisuje da ukoliko plovni objekt nije brod po SPZ-u, tj. plovni objekt duljine 24 m ili više, utoliko se privremena mjera osiguranja ima odrediti prema pravilima općeg Zakona o ovrsi i osiguranju.<sup>103</sup> Opisano tumačenje očituje se u odluci slovenskog suda prema kojoj se privremena mjera zaustavljanja jahte koja se nalazi u marini ima odrediti na način da jahta mora ostati vezana u marini, no kako jahta

<sup>97</sup> *Ibid.*

<sup>98</sup> PADOVAN, TUHTAN GRGIĆ, *op. cit.*

<sup>99</sup> Vidi 2012 US Code §§ 31341 – 31343, <http://law.justia.com/codes/us/2012/title-46/subtitle-iii/chapter-313/subchapter-iii/section-31341> (17. 5. 2017.). Vidi također R. HAMANN, B. D. E. CANTER, *Legal Aspects of Recreational Marina Operations in Florida*, Florida Sea Grant College, Report No. 46, August 1982. 69–74.

<sup>100</sup> PADOVAN, TUHTAN GRGIĆ, *op. cit.*

<sup>101</sup> Pavliha, M.; Grbec, M. 2001. *Maritime Law, Jurisprudence and the Implementation of International Conventions into the Legal System of the Republic of Slovenia*. Il Diritto Marittimo. 1207–1217.

<sup>102</sup> Tako BERLINGIERI, *op. cit.* Str. 106.

<sup>103</sup> PAVLIHA, GRBEC, *op. cit.* Str. 1211.

nije pomorski brod, primjenjuju se opća pravila o osiguranju tražbina.<sup>104</sup> Dakle, marina bi mogla uspjeti s privremenom mjerom zaustavljanja jahte radi osiguranja nenaplaćenih naknada za vez temeljem Zakona o ovrsi i osiguranju, ali pritom ne bi imala prednost kod namirenja u odnosu na ostale neosigurane vjerovnike.<sup>105</sup>

**Konvencija o zaustavljanju brodova iz 1999.** predviđa širi krug pomorskih tražbina od Konvencije 1952., a uključuje, *inter alia*, u čl. 1. st. 1. t. l) tražbine s osnova opskrbe robom, materijalima, zalihama, gorivom, opremom (uključujući kontejnere) ili usluga izvršenih radi iskorištavanja, menadžmenta, čuvanja ili održavanja broda.<sup>106</sup> Po našem mišljenju, pod tu bi se pomorsku tražbinu mogla podvesti naknada za vez u marini s obzirom na to da je riječ o usluzi koja je uobičajena i potrebna za normalno i redovito upravljanje i uporabu jahte.<sup>107</sup>

## 8. Zaključak

U domaćem pravu i sudskoj praksi koji su na snazi nije razjašnjeno može li koncesionar marine ishoditi privremenu mjeru zaustavljanja jahte radi osiguranja tražbina s osnova usluga koje je marina pružila u odnosu na tu jahtu u okviru svoje redovite poslovne djelatnosti. Također je sporno je li naknada za vez u marini pomorski privilegij. Sudska se praksa koleba, a pravna literatura koja bi se bavila ovom temom kroz prizmu marina i rekreativne nautike u nas je gotovo nepostojeća.

Kako se na ovrhu i osiguranje jahte primjenjuju odredbe PZ-a o ovrsi i osiguranju na brodu, odnosno Konvencije 1952. kojoj je Hrvatska stranka, ključno je ocijeniti je li tražbina marine čije se osiguranje traži pomorska tražbina po tim propisima.

Ustanovili smo da bi se prema pozitivnom pravu usluge poput popravka i opreme jahte te s tim povezani troškovi dokovanja, podizanja i spuštanja u more i sl., ako ih obavlja marina, mogli smatrati takvim pomorskim tražbinama i po PZ-u (čl. 953. st. 1.) i po Konvenciji 1952. (čl. 1. st. 1.). Također, smatramo da bi se i troškovi opskrbe jahte vodom, električnom energijom, gorivom, zalihama, materijalima i proizvodima za potrebe njezina redovita održavanja i uporabe mogli smatrati pomorskom tražbinom marine po PZ-u i po Konvenciji 1952. Za takve bi tražbine marina mogla ishoditi privremenu mjeru zaustavljanja jahte uz uvjet da je jahta koja se zaustavlja u trenutku podnošenja prijedloga za osiguranje u vlasništvu osobnoga dužnika marine. Mogla bi se zaustaviti bilo koja jahta koja je u vlasništvu osobnoga dužnika po pravilima zaustavljanja tzv. *sister shipa*. Ove tražbine, međutim, nisu osigurane pomorskim privilegijem.

Ostaje sporno mogu li se tražbine s osnova usluga za potrebe redovita održavanja i uporabe ili iskorištavanja jahte (npr. stalni vez, bojenje, premazivanje, redovito servisiranje, održavanje trupa, opreme, strojeva i uređaja, sprečavanje zamrzavanja, prihvat i rukovanje brodskim otpadom, podizanje i spuštanje u more radi redovita održavanja ili sezonski i sl.) smatrati pomorskim tražbinama, odnosno jesu li osigurane pomorskim privilegijem, a posebno kad je riječ o naknadi s osnova ugovora o vezu koja joj nosi najveći prihod u ukupnom poslovanju.

U vezi s pitanjem postojanja pomorske tražbine za ovu vrstu usluga u domaćoj sudskoj praksi, osobito prvostupanjskih sudova, prevladava načelno pozitivno stajalište. Međutim, praksa se koleba oko pitanja podvođenja ovih tražbina pod točnu vrstu pomorskih tražbina iz

<sup>104</sup> *Ibid.* Str. 1209.

<sup>105</sup> PADOVAN, TUHTAN GRGIĆ, *op. cit.*

<sup>106</sup> Prijevod prema MARIN, *Privremene mjere...*, *op. cit.* Str. 216.

<sup>107</sup> Arg. BERLINGIERI, *op. cit.* Str. 25

PZ-a. Smatramo da je najispravnije podvesti ove tražbine pod PZ, čl. 953. st. 1. t. 9., odnosno pod čl. 1. st. 1. t. l) Konvencije 1952. premda za oba pristupa ima dosta protuargumenata te bi svakako trebalo razmisliti da se *de lege ferenda* krug pomorskih tražbina u PZ-u proširi sukladno Konvenciji 1999., pa čak i da se u perspektivi ozbiljno razmišlja o pristupanju toj konvenciji koja je po mnogočemu napredak u odnosu na Konvenciju 1952.

Što se tiče pomorskog privilegija za lučke naknade i njegove primjenjivosti na naknadu za vez u marini, smatramo da se novonastala praksa VTS-a može ozbiljno kritizirati. Osobito smatramo da je pogrešno tumačenje pojma lučkih naknada iz čl. 241. PZ-a sukladno definiciji tog pojma u ZPDML-u. Takvo tumačenje ima nelogičan i nepravedan rezultat koji zasigurno nije u skladu s ciljem odnosnih zakonskih odredaba i namjerom zakonodavca. Ono neopravdano dovodi koncesionare u lukama nautičkog turizma u znatno nepovoljniji položaj u odnosu na koncesionare u lukama otvorenim za javni promet. Stoga smatramo da bi pojam lučkih naknada u PZ-u trebalo tumačiti tako da obuhvati i lučke pristojbe i naknade za lučke usluge, pri čemu se ne bi smjelo diskriminirati koncesionare luka posebne namjene i koncesionare luka otvorenih za javni promet u njihovu pravu da ostvare svoja dospjela novčana potraživanja, uključujući i pravo na pomorski privilegij.

Na koncu, s obzirom na visok stupanj pravne nesigurnosti s jedne te veliko gospodarsko značenje djelatnosti marina u našoj zemlji s druge strane, smatramo da je opravdano zaštititi položaj marine kao vjerovnika, osobito imajući u vidu da je većina jahti u hrvatskim marina-ma pod stranim zastavama te da je mogućnost naplate činjenicom teže dostupnosti dužnika hrvatskom pravosuđu znatno otežana. Stoga predlažemo da se *de lege ferenda* odredba PZ-a o pomorskim privilegijima dopuni na način da se na jasan i nedvosmislen način tražbine s osnova usluga pruženih radi redovita održavanja i uporabe broda zaštite pomorskim privilegijem.

## BIBLIOGRAFIJA

### Knjige

Berlingieri, F. 2011. *Berlingieri on Arrest of Ships*. 5th Edition. Informa. London

Ivković, Đ. 2005. *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, 1952*. Priručnik. Piran

Ivković, Đ. 2006. *Privremene mjere na brodu – Priručnik*. Piran

Ivković, Đ. 2007. *Pomorski privilegiji na brodu – Priručnik*. Piran

J. Marin, J. 2003. *Privremene mjere zaustavljanja broda*. Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu. Zagreb

Meeson, N.; Kimbell, J. 2011. *Admiralty Jurisdiction and Practice*. 4th Edition. Informa. London

Milošević Pujo, B.; Petrinović, R. 2008. *Pomorsko pravo za brodice i jahte*. Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu

Tetley, W. 1989. *Maritime Liens and Claims*. Blais. Montreal

## Članci

Caldwell, B. M. *Marina Operator's Liens*, <http://www.admiraltylaw.com/fisheries/Papers/Marina%20Operators%20lien%20pdf.pdf> (17. 5. 2016.)

Hamann, R.; Canter, B. D. E. 1982. Legal Aspects of Recreational Marina Operations in Florida. *Florida Sea Grant College*, Report No. 46, August. 69–74

Majstorović, D. 2009. Ovršno pravo – prodaja (napuštenih) plovila. XXIV. *Savjetovanje – Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse*, Godišnjak 16. Hrvatsko društvo za građanskopravne znanosti i praksu. Zagreb. 841–853

Marin, J. 2007. Privilegiji na brodu – sigurnost i neizvjesnost u isto vrijeme. *Liber amicorum Nikola Gavella, građansko pravo u razvoju*. Zagreb. 369–409

Padovan, A. V.; Tuhtan Grgić, I. 2017. Is the Marina Operator's Berthing Fee a Privileged Claim under the Croatian Maritime Code?, *Il Diritto Marittimo*, II. 366–399

Padovan, A. V.; Skorupan Wolff, V. 2016. The Repercussions of the legal definitions of ship, yacht and boat in the Croatian Maritime Code on the Court Competence Ratione Materiae in Disputes Arising from Berthing Contracts. U: Musi, M. (ed.). *The Ship: An Example of Legal Pluri-Qualification. Il Diritto Marittimo - Quaderni 3*. Bonomo Editore. Bologna. 249–277

Pavliha, M.; Grbec, M. 2001. Maritime Law, Jurisprudence and the Implementation of International Conventions into the Legal System of the Republic of Slovenia. *Il Diritto Marittimo*. 2001. 1207–1217

Petrinović, R.; Perkušić, A.; Mandić, N. 2008. Ugovor o najmu jahte i brodice. *Zbornik radova Pravno fakulteta u Splitu*, god. 45, 4. 863–884

## Propisi

Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015

Ovršni zakon, 112/2012, 25/2013, 93/2014, 55/2016

Zakon o sudovima, Narodne novine br. 28/2013, 33/2015, 82/2015, 82/2016

Zakon o parničnom postupku, Narodne novine br. 53/1991, 91/1992, 58/1993, 112/1999, 88/2001, 117/2003, 88/2005, 02/2007, 84/2008, 123/2008, 57/2011, 148/2011, 25/2013, 89/2014

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003, 100/2004, 141/2006, 38/2009, 123/2011, 56/2016

Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014

Zakon o sudovima, Narodne novine br. 28/2013, 33/2015, 82/2015, 82/2016

Zakon o parničnom postupku, Narodne novine br. 53/1991, 91/1992, 58/1993, 112/1999, 88/2001, 117/2003, 88/2005, 02/2007, 84/2008, 123/2008, 57/2011, 148/2011, 25/2013, 89/2014

Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SFRJ 22-294/1977

Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine br. 72/2008

Uredba o ratifikaciji Međunarodne konvencije o privremenom zadržavanju pomorskih brodova, Sl. list SFRJ, Međunarodni ugovori, br. 12/1967

2012 US Code §§ 31341 – 31343, <http://law.justia.com/codes/us/2012/title-46/subtitle-iii/chapter-313/subchapter-iii/section-31341> (17. 5. 2017.)

### **Međunarodni ugovori**

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju brodova, Bruxelles, 1952

Međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova, Ženeva, 1999

Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama, Ženeva, 1993

Međunarodna konvencija o spašavanju, London, 1989

### **Sudska praksa**

V. Vujović. 1990. Zaustavljanje broda koji ne pripada dužniku pomorskih tražbina (prikaz presude), Privredni sud Hrvatske, Presuda br. II Pž-1257/90-2 od 29. 5. 1990., Uporedno pomorsko pravo, v. 32, (3 – 4). 301–302

Vrhovni sud Republike Hrvatske, Gr1 336/07-2, 25. 9. 2007., citirano prema Skorupan Wolff, V. 2009. Odluke domaćih sudova: Stvarna nadležnost u postupku ovrhe na brodicu upisanoj u upisnik brodova, (prikaz presude), Poredbeno pomorsko pravo, god. 48, 163. 212–214

Privredni sud Hrvatske, II Pž-1257/90-2, 29. 5. 1990

Visoki trgovački sud, XL VII Pž-6486/06-3, 17. 1. 2007

Visoki trgovački sud, XLVII Pž-8130/03-3, 22. 11. 2006

Visoki trgovački sud, XLIII Pž-5043/06-3, 27. 9. 2006

Trgovački sud Zagreb, 3 St-1098/11-85, 8. 2. 2016

Visoki trgovački sud, 32. Pž-263/15-3, 26. 1. 2015

Trgovački sud Split, 9.R1-123/2014, 5. 11. 2014

Visoki trgovački sud, 72 Pž-8720/2012-6, 25. 5. 2016

Trgovački sud Split, 8P-948/10, 20. 9. 2012

Trgovački sud Split, R1-71/10, 16. 4. 2010

Općinski sud Dubrovnik, Posl. Br. 17. Ovr. 227/2015, 17. 2. 2017

Visoki trgovački sud RH, Pž 5043/06-3, 27. 9. 2006

Trgovački sud u Rijeci, III R1-102/2006-2 od 5. 6. 2006

### **Ostalo**

Priopćenje Državnog zavoda za statistiku: „Nautički turizam – Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2015.“, br. 4.3.4., Zagreb, 25. 3. 2015

## ARREST OF A YACHT IN A CROATIAN COURT FOR THE PURPOSE OF SECURING A MARINA OPERATOR'S CLAIM

### SUMMARY

*The paper deals with the legal complexities related to the possibilities of arrest of yachts in Croatian courts for the purpose of securing the marina operators' claims, such as the claims for the outstanding berthing fees, supplies (electricity, water, fuel), waste disposal, repairs, maintenance and similar marina operator's services supplied to the owners and operators of yachts berthed in the marinas and other nautical tourism ports. The author examines the practice of the commercial courts in Croatia regarding the arrest of yachts and analyses the relevant positive law governing the matters related to the interim measures on yachts and ships for the purpose of securing and eventually enforcing the marina operators' claims. In particular, the author seeks to answer the question whether the marina operators' claims can be treated as maritime claims under the Croatian Maritime Code and/or the International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships of 1952 which Croatia is a party to. Furthermore, certain relevance is given to the possibility of subsuming the marina operators' claims under the provisions of the Croatian Maritime Code relating to maritime privileges, as the national law allows the arrest based on a claim protected by a maritime privilege. Through critical analysis of the relevant court practice and the applicable law, the author seeks to make certain de lege ferenda proposals reflecting the interest of protecting the marina operator's position as a claimant and considering Croatia's strategic orientation towards nautical tourism.*

**Key words:** *arrest, yacht, marina operator, maritime claim, maritime lien, berthing fee, yacht repair, yacht maintenance*