

**1. MEĐUNARODNA ZNANSTVENA KONFERENCIJA  
POMORSKOG PRAVA  
„SUVREMENI IZAZOVI POMORSKE PLOVIDBE „  
SPLIT, HRVATSKA 29.-30. rujna 2016.  
(MZKPP Split 2016)**



*1<sup>st</sup> INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE  
OF MARITIME LAW  
„MODERN CHALLENGES OF MARINE NAVIGATION“  
SPLIT, CROATIA 29–30 September 2016  
(ISCML Split 2016)*

Split, 2017.

**ZBORNIK RADOVA 1. MEĐUNARODNE ZNANSTVENE  
KONFERENCIJE POMORSKOG PRAVA – ISCML 2016**

**Nakladnik / Publisher:**

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu/ *Faculty of Law University of Split*

**Za nakladnika / For publisher:**

Izv. prof. dr. sc. Željko Radić, dekan Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu

**Uredništvo /Editorial Board**

Izv. prof. dr. sc. Petra Amižić Jelovčić, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Izv. prof. dr. sc. Željko Radić, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Prof. dr. sc. Dragan Bolanča, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Prof. dr. sc. Silvija Petrić, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Izv. prof. dr. sc. Petar Bačić, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Dr. sc. Mara Barun, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

**Glavni i odgovorni urednik / Editor –in-chief:**

Izv. prof. dr. sc. Petra Amižić Jelovčić, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

**Lektor i korektor / Language editor & Proof-reader:**

Uredništvo / Editorial Board

**Tisak / Print:**

Dalmacijapapir - Split

**Naklada / Edition:**

100 komada / 100 copies

ISBN 978-953-8166-17-9

CIP zapis dostupan u računalnom katalogu  
Sveučilišne knjižnice u Splitu pod brojem 170124008

**Dr. sc. VESNA SKORUPAN WOLFF**

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

**Dr. sc. ADRIANA VINCENCA PADOVAN**, docentica

Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

**SMJERNICE ZA PRAVILAN ODABIR STVARNO  
NADLEŽNOG SUDA U SPOROVIMA IZ UGOVORA  
O VEZU U MARINI TE ZAKONSKI PRIJEDLOZI  
*DE LEGE FERENDA\****

UDK: 347.4 : 347.98

izvorni znanstveni rad / *original scientific paper*

Stvarna nadležnost sudova za sporove iz ugovora o vezu u marini jedno je od vrlo spornih pitanja, a to potvrđuju brojni primjeri sukoba stvarne nadležnosti u praksi. Prema aktualnoj sudskoj praksi sporovi iz ugovora o vezu ulaze u više jurisdikciju. Znači, svi sporovi iz ugovora o vezu nisu plovidbeni sporovi za koje su nadležni trgovački sudovi. Naprotiv, nerijetko dolazi u obzir i stvarna nadležnost općinskih sudova, primjerice u sporu o odgovornosti luke naučićkog turizma za štetu na brodici na vezu. Detaljno raspravljamo o svim aspektima koji su pravno odlučni za izbor stvarno nadležnog suda u ovoj vrsti sporova. Istraživanje se provodi na dvije razine, de lege lata i de lege ferenda. Osnovna teza rada je da je u interesu postizanja pravne sigurnosti i ujednačene sudske prakse potrebno da su za sve sporove iz ugovora o vezu nadležni trgovački sudovi i to neovisno o tome je li objekt veza brod, jahta ili brodica te bez obzira na to radi li se o vezu u moru ili suhom vezu, kao i neovisno o tome radi li se o trgovackom ili potrošačkom ugovoru. Rezultati istraživanja propisa o stvarnoj nadležnosti i sudske prakse pokazuju da se određeni broj sukoba nadležnosti u praksi može izbjegći pravilnim tumačenjem postojećih propisa. Obrazlaže se zašto je u okviru postojeće koncepcije i normativnog ustroja stvarne nadležnosti pravilnim tumačenjem propisa o stvarnoj nadležnosti većinu sporova iz ugovora o vezu moguće smatrati plovidbenim sporovima za koje su nadležni trgovački sudovi. Unatoč tome, u okviru postojeće legislative u određenom broju slučajeva koji se odnose na brodice kao plovila na vezu i dalje će biti diskutabilno koji sud je stvarno nadležan, a problem pravilnog odabira stvarno nadležnog suda će i dalje opterećivati stranke u postupku i sudove. Zbog toga autori iznose prijedloge de lege ferenda kojima bi se otklonili česti sukobi stvarne nadležnosti u sporovima nastalim iz ugovora o vezu.

\* Ovaj 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)*, financiranog od Hrvatske zaklade za znanost, [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

## 1. Uvodna razmatranja

Nautički turizam u Republici Hrvatskoj intenzivno se razvija u posljednjih tridesetak godina.<sup>1</sup> Danas u Hrvatskoj postoji 121 luka nautičkog turizma s više od 17.000 vezova, koji ostvaruju godišnji prihod od otprilike 95.000.000 EUR, a broj brodica i jahti koji su u tranzitu u našim lukama nautičkog turizma prelazi brojku od 193.000 godišnje.<sup>2</sup> Dodatno postoje značajni kapaciteti vezova izvan luka nautičkog turizma, u velikom broju komunalnih luka diljem naše obale. Posljednjih godina u Republici Hrvatskoj bilježi se značajan porast prometa i prihoda od nautičkog turizma, a izgrađuju se i novi kapaciteti. Uz to, razvoj nautičkog turizma je određen kao strateški interes Republike Hrvatske.<sup>3</sup>

Tako intenzivnu gospodarsku aktivnost treba pratiti i adekvatna pravna nadgradnja. Ako imamo na umu da su sudovi najčešće korištena tijela za rješavanje pomorskih sporova između stranaka, onda dolazimo do spoznaje da je nužna učinkovita i efikasna sudska zaštita. Jedan od elemenata koji doprinosi učinkovitoj i efikasnoj sudskoj zaštiti su adekvatni propisi o stvarnoj nadležnosti, kompetentni suci (specijalizirani sudovi) te jedinstvena, ujednačena i stabilna sudska praksa u pogledu tumačenja koji sud je stvarno nadležan za postupanje i odlučivanje u sporu.

Najčešći pravni posao u nautičkom turizmu, a koji ujedno spada i u osnovnu djelatnost luka nautičkog turizma je pružanje usluge veza i smještaja za plovila.<sup>4</sup> Tu uslugu luke nautičkog turizma pružaju temeljem ugovora koji se u praksi naziva ugovor o vezu. Riječ je o atipičnom, inominatnom ugovoru čiji sadržaj i bitni elementi nisu zakonom propisani.<sup>5</sup> Osnovni sadržaj ugovora o vezu je stipuliranje

<sup>1</sup> Početak intenzivnijeg razvoja nautičkog turizma u Hrvatskoj povezan je uz razvoj ACY-ja (Adriatic Club Yugoslavia), osnovanog 1. srpnja 1983. godine, kao kompanije čiji glavni poslovni cilj je sveobuhvatan program razvoja kapaciteta i prateće ponude usluga nautičkog turizma na istočnoj obali Jadrana. Prva faza razvoja ACY-a uključivala je osnivanje 16 novih luka nautičkog turizma koje su sve završene do 1991. godine. U 1991. godini ACY je promijenio ime u Adriatic Yacht Club, a 1994. godine tvrtka je registrirana pod nazivom Adriatic Croatia International Club (ACI). Danas ACI upravlja sa 22 marine. (stranica posjećena 26.9.2016. <http://www.aci-marinas.com>).

<sup>2</sup> Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Nautički turizam kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2015, *Priopćenje*, god. LII, br. 3.4.3. (2016), [http://www.mint.hr/UserDocsImages/250316\\_Nauticki%20turizam2015.pdf](http://www.mint.hr/UserDocsImages/250316_Nauticki%20turizam2015.pdf) stranica posjećena 15.3.2017.

<sup>3</sup> Ministarstvo mera, prometa i infrastrukture, Ministarstvo turizma, Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019. godine, Zagreb, prosinac, 2008. <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20HR%201.pdf>, stranica posjećena 26.9.2016.

<sup>4</sup> Vez je prostor na moru ili na kopnu privremeno dodijeljen korisniku veza od strane luke nautičkog turizma za smještaj njegovog plovila.

<sup>5</sup> Detaljnije o obilježjima i pravnoj prirodi ugovora o vezu: Padovan, Adriana Vincenca: Odgovornost luke nautičkog turizma iz ugovora o vezu i osiguranje, *Poredbeno pomorsko*

obveze luke nautičkog turizma da korisniku veza, koji je ujedno i vlasnik ili korisnik određenog plovila, ustupi na uporabu vez za smještaj tog plovila tijekom određenog vremena, dok se korisnik veza obvezuje za to luci nautičkog turizma platiti određenu naknadu. Pored toga ugovorom o vezu mogu biti obuhvaćene i druge tehnički i pravno složene usluge luka nautičkog turizma kao što su nadziranje, čuvanje, održavanje, popravak plovila i sl.<sup>6</sup>

U okviru kompleksne materije ugovora o vezu kao najčešćeg pravnog posla koji se sklapa u nautičkom turizmu, jedno od vrlo spornih pitanja u praksi je pitanje stvarne nadležnosti sudova. Pitanje pred kojim od sudova treba zatražiti pravnu zaštitu, odnosno pokrenuti sudski postupak, iznimno važno, a s njime se stranke i njihovi punomoćnici susreću nerijetko čak i prije odluke hoće li voditi sudski spor.

Prema postojećoj legislativi i judikaturi sporovi iz ugovora o vezu ulaze u više jurisdikcija, znači, svi sporovi iz ugovora o vezu nisu sporovi za koje su nadležni trgovački sudovi, nerijetko dolazi u obzir i stvarna nadležnost općinskih sudova.<sup>7</sup>

Mnoga pitanja koja su danas aktualna u ovom području prije nekoliko desetljeća nisu bila u fokusu interesa pomorskopravne prakse i teorije. Brodice su se tradicionalno smatrале malim plovilima koja se najčešće gospodarski ne iskorištavaju i nemaju velik komercijalni značaj. Ta činjenica utjecala je i na koncept i normativni ustroj stvarne nadležnosti izrađen 1954. godine (znači, prije šezdeset tri godine) za tada novoosnovane okružne privredne sudove. Intencija zakonodavca bila je da za sporove u vezi brodica ne trebaju biti nadležni specijalizirani trgovački sudovi (tada okružni privredni sudovi) ako se na te sporove ne primjenjuje plovidbeno pravo i ako se ne odnose na plovidbu na moru jer su brodice mala plovila koja komercijalno nisu značajna i najčešće se gospodarski ne iskorištavaju. Takav koncept i normativni ustroj stvarne nadležnosti zadržao se do danas.<sup>8</sup> Prezentno,

---

*pravo – Comparative Maritime Law*, god. 52 (2013), br. 167, str. 1-35.

<sup>6</sup> Detaljnije o obvezama marine iz ugovora o vezu: Skorupan Wolff Vesna, Petrinović Ranka, Mandić Nikola: Berthing contract obligations according to the business practice of Croatian marinas, *Book of Proceedings 7th International Maritime Science Conference*, Solin, April 20th – 21th 2017. i PADOVAN, *ibid.*

<sup>7</sup> U ovom će se radu za označavanje judikata i njihovih izvora upotrebljavati kratice. Rabe se slijedeće kratice: Vrhovni sud Republike Hrvatske – VSRH, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske – VTS, Trgovački sud – TS, Županijski sud – ŽS, Općinski sud – OS, Okružni privredni sud – OPS, Vrhovni sud Hrvatske – VSH.

<sup>8</sup> Potreba za specijaliziranim sudovanjem u trgovačkim sporovima javila se nakon donošenja Hrvatskog trgovačkog zakona 1875. godine. Odlučeno je da se ovlaste samo neki sudovi za odlučivanje u trgovačkim i mjeničnim sporovima, riječ je o nekim kraljevskim sudbenim stolovima u prvom stupnju i kraljevskim kotarskim sudovima u drugom stupnju. Trgovačko sudstvo prvi puta je predviđeno u Osnovnom zakonu o državnim privrednim poduzećima iz 1946. godine kada je bio donesen i Zakon o rješavanju imovinskih sporova državnom arbitražom. Iako nije bilo riječ o sudovima državne arbitraže su obavljale funk-

situacija u odnosu na brodice bitno se izmijenila. U nautičkom turizmu brodice imaju veliku ulogu, neke od njih se po svojim tehničkim karakteristikama, funkciji i materijalnoj vrijednosti mogu uspoređivati s jahtama, a u odnosu na pravni aspekt u vezi jahti i brodica sklapaju se ugovori o vezu istog sadržaja. U nautičkom turizmu dominantno se koriste jahte i brodice, a to znači da se rabe plovila različite duljine koja vrše istu namjenu. Ugovor o vezu uz ugovor o najmu plovila profilirali su se kao ugovori *sui generis*. Posljedica toga je da u praksi nastaju novi pravni odnosi, točnije pomorski sporovi koji se tiču brodica i jahti, a koji sporovi mogu biti pravno vrlo složeni i mogu dosezati velike vrijednosti. Stoga je sazrelo vrijeme da se ispita postojeći koncept stvarne nadležnosti prema kojem sporovi koji se odnose na brodice nerijetko izmiču iz nadležnosti trgovačkih sudova.

Preliminarna istraživanja pokazuju da su česti slučajevi sukoba stvarne nadležnosti u sporovima iz ugovora o vezu. Takva situacija stvara niz negativnih posljedica za luke nautičkog turizma i vlasnike odnosno korisnike plovila involvirane u ove pravne poslove. Dovodi se u pitanje efikasnost i ekonomičnost sudskog postupka, dolazi do njegove značajne prolongacije,<sup>9</sup> stvaraju se dodatni troškovi, opterećuje se više različitih sudova (općinski, trgovački te VSRH koji odlučuje o sukobu nadležnosti). Nadalje, ono što je najvažnije nejedinstvena sudska praksa stvara pravnu nesigurnost za stranke prilikom izbora stvarno nadležnog suda, a sve zajedno može negativno utjecati i na poslovanje luka nautičkog turizma. Znači, kratko rečeno posljedice su značajne i dalekosežne.

Analizirat će se razlozi i kriteriji prema kojima se sporovi iz ugovora o vezu povjeravaju na suđenje sudovima različite vrste (općinskim i trgovačkim). Provest će se analiza relevantnih propisa *de lege lata*. Izradit će se jezično i teleološko tumačenje zakonskih odredbi o stvarnoj nadležnosti koje su relevantne za odabir stvarno nadležnog suda za sporove iz ugovora o vezu. U domaćoj praksi postoji potreba za izradom i objavljanjem sustavnog i detaljnog prikaza legislativnog i teorijskog okvira stvarne nadležnosti sudova u sporovima iz ugovora o vezu jer precizne smjernice (teorijske i praktične) o točnoj primjeni relevantnih odredbi koje uređuju pitanje stvarne nadležnosti nisu dane u domaćoj literaturi. Treba

---

ciju sudovanja u gospodarstvu koje je time bilo izuzeto iz djelokruga redovnih sudova. O pravom trgovačkom sudstvu može biti riječ tek otkada je 1954. godine bio donesen Zakon o privrednim sudovima kojim je bilo ustrojeno trgovačko sudstvo s okružnim privrednim sudovima, Višim privrednim sudom Hrvatske te Vrhovnim privrednim sudom za područje cijele tadašnje savezne države. Na tome se danas temelji ustroj i nadležnost trgovačkog sudstva u Republici Hrvatskoj (trgovački sudovi, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske i Vrhovni sud Republike Hrvatske), prema Barbić Jakša: *Trgovačko sudstvo u Hrvatskoj, 50th Anniversary of the Commercial Courts in the Republic of Croatia 1954-2004*, Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, Zagreb, 2004. str. 16.-21.

<sup>9</sup> Predmet putuje s jednog suda na drugi, konkretno sa suda koji smatra da nije nadležan na sud koji ne prihvata nadležnost i izaziva sukob stvarne nadležnosti te na kraju dolazi na VSRH koji nakon svoje odluke vraća spis stvarno nadležnom sudu.

istaknuti da tema stvarne nadležnosti sudova za sporove iz ugovora o vezu nije dosada posebno istraživana u domaćoj pravnoj teoriji.<sup>10</sup> Nekoliko domaćih pisaca na znanstvenoj razini proučavalo je nadležnost u pomorskim sporovima i općenito nadležnost domaćih trgovачkih sudova: Pallua i Jakaša;<sup>11</sup> Pallua;<sup>12</sup> Šuc;<sup>13</sup> Stanković;<sup>14</sup> Zuglia i Triva;<sup>15</sup> Dika;<sup>16</sup> Brežanski;<sup>17</sup> Eraković.<sup>18</sup> Analiza i komentar judikature koja se odnosi na rješavanje sukoba nadležnosti kao i one u kojoj se kao sporno pojavilo pitanje koji sud je stvarno nadležan u konkretnom sporu, uz spomenutu analizu legislativnog okvira omogućit će da se detektiraju poteškoće u praksi u tumačenju propisa i odgovori zašto dolazi do čestih sukoba nadležnosti.

Uz to što bi rezultati istraživanja trebali ponuditi smjernice za pravilan odabir stvarno nadležnog suda, cilj analize je i raspraviti jesu li potrebne izmjene postojećih propisa o stvarnoj nadležnosti. U tu svrhu autori iznose i razmatraju moguće prijedloge *de lege ferenda*. Osnovna teza ovog rada je da za sve sporove iz ugovora o vezu trebaju biti nadležni trgovaci sudovi. U radu će se ispitati argumenti, teorijska podloga i praktični kontekst koji bi potvrdio ili odbio tu hipotezu. Analiza na dvije razine (*de lege lata* i *de lege ferenda*) provodi se sa ciljem da se doprine se smanjenju broja sukoba nadležnosti u praksi, povećanju pravne sigurnosti za stranke prilikom izbora stvarno nadležnog suda i postizanju jedinstvene primjene zakonskih odredbi koje se odnose na stvarnu nadležnost za sporove iz ugovora o vezu. Ostvarivanje spomenutih ciljeva bitno je jer je Republika Hrvatska strateški orijentirana na razvoj nautičkog turizma te se zbog ekspanzije nautičkog turizma

<sup>10</sup> Autorice ovog rada istraživale su ovu temu u okviru znanstvenog projekta DELICROMAR (vidjeti bilješku 1), te objavile i rad: Padovan Adriana Vincenca; Skorupan Wolff Vesna: The Repercussions of the Legal Definition of Ship, Yacht and Boat in The Croatian Maritime Code on the Court Competence *Ratione Materiae* in Disputes Arising from Berthing Contracts, Musi Massimiliano (ur.), *The Ship: an Example of Legal Pluri-Qualification, IL Diritto Marittimo – Quaderni 3*, Bonomo Editore, Bologna, 2016, p. 249-277.

<sup>11</sup> Pallua Emilio; Jakaš Branko: Pomorski sporovi u jugoslavenskom pravu, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. X (1960), br. 3-4, str. 258.-268.

<sup>12</sup> Pallua Emilio: Nekoliko napomena o odredbama Zakona o parničnom postupku u pomorskim sporovima, *Naša zakonitost*, (1958) br. 4., str. 135-142.

<sup>13</sup> Šuc Andrija: Neka pitanja u vezi stvarne nadležnosti u pomorskim sporovima, *Naša zakonitost*, god. IX (1955), br. 6-7, str. 261-266.

<sup>14</sup> Stanković Gordana: Neka pitanja stvarne nadležnosti sudova u pomorskim stvarima, *Pomorski zbornik* 34 (1996), br. 1., str. 213-229.

<sup>15</sup> Zuglia Siniša; Triva Siniša: *Komentar Zakona o parničnom postupku*, Vol. II, Narodne novine, Zagreb, 1957.

<sup>16</sup> Dika Mihajlo: Stvarna nadležnost trgovackih sudova u parničnom i izvršnom postupku, *Pravo u gospodarstvu*, 33 (1994), br. 7-8, str. 542-553.

<sup>17</sup> Brežanski Jasna: Rješavanje sukoba nadležnosti u praksi Vrhovnog suda Hrvatske, *Naša zakonitost*, g. 43 (1989), br. 9-10, str. 1219-1226.

<sup>18</sup> Eraković Andrija: Stvarna nadležnost trgovackih sudova, *Pravo i porezi*, vol. 6 (1997) br., 6. str. 27-33.

i njegovog daljnog razvoja očekuje da će biti sve veći udio ovih sporova u ukupnom broju pomorskih sporova.

## 2. Općenito o stvarnoj nadležnosti sudova u pomorskim sporovima *de lege lata*

Propisivanjem stvarne nadležnosti kategoriziraju se sudovi i građanski/trgovački predmeti na taj način da se, *in abstracto*, utvrđuje koja će vrsta sudova rješavati određene vrste građanskih odnosno trgovačkih predmeta u prvom stupnju, a ne određuje se, *in concreto*, koji će sud na teritoriju Republike Hrvatske raspravljati o konkretnom sporu i rješavati ga. U teoriji postoji nekoliko kriterija za razgraničenje stvarne nadležnosti. To su kriteriji s obzirom na:

- procesne subjekte tj. kriterij svojstva stranaka u postupku tzv. personalni ili osobni kriterij (*competentia ratione personae*);
- predmet spora, tzv. kauzalni kriterij (*competentia ratione causa*);
- mješoviti kauzalno personalni kriterij;
- kriterij vrijednosti predmeta spora (*competentia ratione valoris*) te
- atrakcijski kriterij.

Stvarna nadležnost trgovačkih sudova u pomorskim sporovima određena je primjenom kauzalnog kriterija (**čl. 34. b st. 1. t. 6. Zakona o parničnom postupku**<sup>19</sup>). Kauzalni kriterij zasniva se s jedne strane na isticanju predmeta spora, odnosno grade zastupljene u tim sporovima (brodovi i plovidba na moru) te s druge strane na isticanju vrste spora, odnosno prava koje se na te sporove primjenjuje, pa zakonodavac govori o sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo. Općenito se govori o plovidbenim sporovima. Znači, trgovački sud će biti nadležan za postupanje i odlučivanje u sporovima koji se odnose na brodove i plovidbu na moru te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo.<sup>20</sup>

Za odabir stvarno nadležnog suda u pomorskim sporovima može biti relevantna i priroda ugovora kao trgovačkog ili potrošačkog ugovora. Mješoviti kauzalno personalni kriterij mjerodavan je za određivanje stvarne nadležnosti trgovačkih sudova u sporovima koji proizlaze iz trgovačkih ugovora (čl. 34. b st. 1. t. 1. ZPP-a). Uzima se u obzir ne samo vrsta spora (kauzalna komponenta), već i personalna komponenta, znači, osobe između kojih je došlo do spora.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Zakon o parničnom postupku Narodne novine br. 53/1991, 91/1992, 112/1999, 88/2001, 117/2003, 88/2005, 2/2007, 84/2008, 96/2008, 123/2008, 57/2011, 148/2011 – pročišćeni tekst, 25/2013 (u nastavku ZPP).

<sup>20</sup> Sve tri komponente kauzalnog kriterija: a) spor koji se odnosi na brod, b) spor koji se odnosi na plovidbu morem i c) spor na koji se primjenjuje plovidbeno pravo, podrobno se analiziraju u odnosu na sporove iz ugovora o vezu. Opširnije: *infra t. 3.1. Jesu li sporovi iz ugovora o vezu plovidbeni sporovi za koje su temeljem ZPP-a nadležni trgovački sudovi?*

<sup>21</sup> Opširnije: *infra t. 3.2. Priroda ugovora kao trgovačkog ugovora i uspostava stvarne nadležnosti na temelju čl. 34.b st. 1. t. 1. ZPP-a.*

Tradicionalno, većina pomorskih sporova ulazi u djelokrug trgovačkih sudova. U prilog takve distribucije stvarne nadležnosti ističe se više razloga. Suđenje u pomorskim sporovima iziskuje specifično, produbljeno poznavanje pomorskog prava kao grane prava, a specijaliziranih stručnjaka za tu granu prava ima malo među profesionalnim sucima. Zbog toga je nužno da se složena i specifična pomorskopravna materija povjeri na rješavanje sudovima koji raspolažu odgovarajućim specijalističkim znanjima iz ovog područja, istinski razumiju njegova posebna načela, suvremene trendove kodifikacije i sudsku praksu te imaju iskustvo u postupanju i odlučivanju u ovoj vrsti sporova. Osim stručnih kompetencija sudaca točnije njihove specijalizacije ističe se i društveni značaj pomorskih predmeta. Pomorski sporovi su nerijetko sporovi visokih vrijednosti, a stranke u postupku su u pravilu profesionalci, stručne i kvalificirane osobe koji u pravnom prometu trebaju postupati s povećanom pažnjom, najčešće se radi o sporovima između pravnih osoba te o sporovima u vezi s njihovom djelatnošću. Prikladno je da se sporovi rješavaju u centrima u kojima se pretežno odvija pravni promet u odnosima iz kojih takvi sporovi nastaju. Nadalje, pomorsko pravo u nekim institutima odstupa od klasičnih načela građanskog i trgovackog prava, a unifikacija je na međunarodnoj razini postignuta donošenjem brojnih međunarodnih konvencija pomorskog prava od kojih velik broj međunarodnih konvencija počiva na općim načelima i pojedinačnim rješenjima angloameričkog pravnog sustava. Stoga je poželjno da sudovi nadležni za odlučivanje u pomorskim sporovima imaju određenu razinu specijaliziranog stručnog poznavanja pomorskog prava i istinskog razumijevanja njegova razvoja.<sup>22</sup>

### **3. Smjernice za pravilan odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu *de lege lata***

Za odabir stvarno nadležnog suda za sporove iz ugovora o vezu relevantno može biti više odredbi ZPP-a. Prvenstveno dolazi u obzir ona odredba koja propisuje da su trgovacki sudovi nadležni za suđenje u plovidbenim sporovima ili ona koja govori da su trgovacki sudovi nadležni u sporovima između pravnih osoba u vezi njihove djelatnosti (čl. 34.b st. 1. točka 1. ZPP-a) te odredba kojom je propisana nadležnost trgovackih sudova u sporovima u kojima je stranka osoba nad kojom je otvoren stečajni postupak (čl. 34.b st. 1. točka 5. ZPP-a). Ako nema osnova za primjenu jedne od navedenih odredbi nadležan je općinski sud i to na osnovi odredbe ZPP-a koja propisuje da su općinski sudovi nadležni u svim sporovima koji nisu u prvostupanjskoj nadležnosti trgovackih sudova (čl. 34. st. 2. ZPP-a.).

<sup>22</sup> STANKOVIĆ, op. cit. bilješka 15, str. 227. Slično PALLUA i JAKAŠA, op. cit. bilješka 12, str. 258. Opširnije vidi u PADOVAN i SKORUPAN WOLFF, op. cit. bilješka 6, str. 258-261.

### **3.1. Jesu li sporovi iz ugovora o vezu plovidbeni sporovi za koje su temeljem ZPP-a nadležni trgovački sudovi?**

#### **3.1.1. „Spor koji se odnosi na brod“ kao komponenta kauzalnog kriterija za definiranje plovidbenog spora, s osvrtom na položaj jahte ili brodice**

##### **3.1.1.1. Općenito o uporabi terminologije i nomenklaturi plovnih objekata u hrvatskom pravu**

Pravne definicije pojmove brod, jahta i brodica sadržane su u čl. 5. PZ-a. One određuju značenje spomenutih izraza u smislu PZ-a, a relevantne su i za potrebe određivanja stvarne nadležnosti na temelju odredbe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a.

Prema nomenklaturi PZ-a, brod, jahta i brodica spadaju u zajednički širi pojam *plovni objekt* (engl. *vessel*), koji je prema čl. 5. st. 1. t. 3. PZ-a definiran kao pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem. Plovni objekt može biti brod, ratni brod, jahta ili brodica.<sup>23</sup> Znači, brod, jahta i brodica su tipovi ili podvrste plovnih objekata, a plovni objekt je podvrsta šireg pojma *pomorski objekt*.<sup>24</sup> Uz to, hrvatsko pravo poznaje i podjelu jahti i brodica na određene podvrste te pojam rekreacijskog plovila, a njihove pravne definicije sadržane su u Pravilniku o brodicama i jahtama (u nastavku Pravilnik).<sup>25</sup> U fokusu našeg interesa je stvarna nadležnost sudova za sporove iz ugovora o vezu u lukama nautičkog turizma, pa je u ovom radu naglasak na jahtama i brodicama kao tipovima plovnih objekata<sup>26</sup> koji se koriste za sport i razonodu u nautičkom turizmu i u odnosu na koje se sklapaju ugovori o vezu u lukama nautičkog turizma. Razvrstavanje jahti i brodica treba promatrati u specifičnom kontekstu koji uređuje Pravilnik, a koji se odnosi prvenstveno na tehničke standarde koje trebaju ispunjavati te kategorije plovnih objekata (tehnički uvjeti za stavljanje na tržište plovila za sport i razonodu, ogr-

<sup>23</sup> Označili autori.

<sup>24</sup> Pomorski objekt jest objekt namijenjen za plovidbu morem (plovni objekt), ili objekt stalno privezan ili usidren na moru (plutajući objekt), odnosno objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (nepomični odobalni objekt) (čl. 5. st. 1. t. 2. PZ-a).

<sup>25</sup> Pravilnik o brodicama i jahtama, Narodne novine br. 27/05, 57/06, 80/07, 3/08, 18/09, 56/10, 97/12, 137/13 i 18/16, kao podzakonski propis donijet je na temelju čl. 1021. st. 3. PZ-a, usklađen je sa Direktivom 2013/53/EU Europskog Parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. o rekreacijskim plovilima i osobnim plovilima na vodomlazni pogon i o stavljanju izvan snage Direktive 94/25/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 16. lipnja 1994. o usklađivanju zakona i drugih propisa država članica u vezi s rekreacijskim plovilima (Službeni list Europske unije L 354/90-131 od 28.12.2013. [http://www.crs.hr/Portals/0/docs/hrv/brodice\\_jahte/Direktiva%202013\\_53\\_EU%20hr.pdf](http://www.crs.hr/Portals/0/docs/hrv/brodice_jahte/Direktiva%202013_53_EU%20hr.pdf) stranica posjećena 31.5.2016. (u nastavku Direktiva 2013/53/EU od 20. studenoga 2013.).

<sup>26</sup> Pravilnik rabi pojam plovilo. U smislu toga propisa plovilo znači bilo koje rekreacijsko plovilo ili osobno plovilo na vodomlazni pogon (čl. 3. st. 1. t. 24. Pravilnika).

ničenja plovidbe, namjena, inspekcija, registracija, i dr.). Podjela jahti i brodica na podvrste prema Pravilniku, nema izravan utjecaj na odabir stvarno nadležnog suda. Za pitanje stvarne nadležnosti po kauzalnom kriteriju „spor koji se odnosi na brod“ odlučno je je li konkretno plovilo brod, jahta ili brodica. Namjena plovnog objekta nije sama po sebi odlučna za stvarnu nadležnost. Međutim, na ovom mjestu treba istaknuti da je namjena plovnog objekta odlučna za definiciju jahte jer je *differentia specifica* jahte upravo to da je jahta plovni objekt za sport i razonodu neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarske namjene. Za razliku od toga, zakonska definicija brodice iz PZ-a ne govori o njezinoj namjeni. Namjena brodica je vrlo ambivalentna, one mogu služiti, primjerice, za prijevoz putnika ili tereta, za rekreaciju, vađenje šljunka, kamena i druge gospodarske djelatnosti, za iznajmljivanje, ribarenje, djelatnost od općeg interesa, sport i razonodu.<sup>27</sup> Po prirodi stvari, u kontekstu ovog rada promatramo samo jahte i brodice namijenjene za sport i razonodu, budući da se ugovori o vezu u lukama nautičkog turizma odnose upravo na te vrste plovnih objekata.

Za određivanje stvarne nadležnosti na temelju čl. 34. b st. 1. točka 6. ZPP-a izuzetno je važno razjasniti u kojem kontekstu se rabi koji od navedenih pojmova (brod, jahta, brodica) te koji je njihov opseg i značenje.

Prije toga, treba naglasiti da je definiranje pravnih pojmova pomorskih objekata vrlo složeno i značajno pitanje jer se posredno ili neposredno sve norme pomorskog prava odnose primarno na brodove, ali nerijetko i na druge plovne ili pomorske objekte. Pojam *brod* vjerojatno je najčešće korišten pojam u pomorskim propisima, njega definiraju i gotovo sve konvencije pomorskog prava kojima se na međunarodnoj razini unificiraju pojedini segmenti materije pomorskog prava. Definicije variraju od jedne do druge međunarodne konvencije, a kada se još pribroje rješenja raznih nacionalnih propisa dobiva se širok spektar pojmova i njihovih definicija. O tome koliko je složen zadatak definiranja pravnih pojmova pojedinih *pomorskih objekata* te izrada pravne klasifikacije *pomorskih objekata* svjedoči i činjenica da je Međunarodni pomorski odbor (*Comite Maritime International – CMI*) osnovao radnu grupu koja se bavi pitanjem pravne nomenklature brodova i drugih pomorskih objekata.<sup>28</sup> Radna grupa između ostalog istražuje imali u nacionalnim judikaturama sudske odluka koje se odnose na tumačenje pravne klasifikacije brodova i drugih pomorskih objekata te postoje li u sudske praksi slučajevi različitih tumačenja definicija *plovni objekt*, *brod* i slično ili neusklađenih i proturječnih definicija u propisima koji su utjecali na sudske odluke.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> Opširnije: o pravnim definicijama pojmova jahta i brodica, *infra. t. 3.1.1.3. i t. 3.1.1.4.*

<sup>28</sup> *CMI International Working Group on Vessel Nomenclature* <http://www.comitemaritime.org/International-Working-Groups/0,2758,15832,00.html> stranica posjećena 27. 4. 2016.

<sup>29</sup> Vidjeti primjer iz domaće sudske prakse opširnije: *infra t. 4.3. Klasifikacija brodova i jahti na podvrste prema njihovoj namjeni nije relevantna za izbor stvarno nadležnog suda.*

Smatramo da u hrvatskom zakonodavstvu nema neusklađenih i proturječnih definicija pojmove različitih tipova plovnih objekata ili još šire pomorskih objekata. Međutim, treba ukazati na važnost pravilne uporabe zakonskih pojmove i pravilnog tumačenja jasnih zakonskih definicija u sudskoj praksi. Slijedeći primjer pokazuje kako je bitno respektirati isključivo prawne pojmove plovnih objekata, a ne njihove nazive koji se rabe u kolokvijalnom govoru. VSRH<sup>30</sup> je u odluci o sukobu stvarne nadležnosti između općinskog i trgovačkog suda, istaknuo slijedeće: „... iz tužbe je vidljivo da se radi o sporu iz ugovora o kupoprodaji broda motorne jahte tipa Princess 286 ... jahta o kojoj se vodi spor ima duljinu 8m...“. U ovom slučaju se plovni objekt o kojem je riječ pogrešno na jednom mjestu naziva brodom, a na drugom jahtom, jer je u konkretnom slučaju riječ o brodici.<sup>31</sup>

### 3.1.1.2. Brod

U smislu PZ-a pojам *brod*ima slijedeće značenje: «brod, osim ratnog broda jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački».<sup>32</sup>

Doslovno i isključivo jezično tumačenje prve komponente kauzalnog kriterija iz čl. 34.b st. 1. t. 6. PZ-a «spor koji se odnosi na brod» eliminiralo bi sve *plovne objekte* koji nisu brodovi. Znači, doslovno i restriktivno tumačenje rezultiralo bi utvrđenjem da se pojmu *brod* ne bi moglo pridati drugačije, točnije šire značenje od onog koje taj pojam ima u navedenoj definiciji *broda* iz PZ-a. Tumačenje *stricto sensu* pojma *brod* ne bi bilo u skladu sa značenjem odnosno ciljevima odredbe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a i protivilo bi se *ratio legis* odnosne odredbe. Značenje odredbe izvoditi isključivo iz njezinog teksta, ne upuštajući se u njezino tumačenje u širem smislu te utvrđivanje njezine svrhe bio bi pogrešan pristup. Tumačenje pravne norme u širem smislu, odnosno njezino tumačenje *lato sensu* posebice je nužno kad je sporno polje njezine primjene. Stoga, da bi se izbjegla „primjena pravne odredbe protivno njezinom značenju i cilju, pri tumačenju pravne odredbe potrebno je koristiti se, ne samo jezičnom, već i drugim tehnikama tumačenja, kao što u teleološko i sistematsko tumačenje.“<sup>33</sup>

Teleološko i sistematsko tumačenje značenja sintagme «spor koji se odnosi na brod» pokazuje da se polje primjene čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a ne može odrediti isključivo jezičnim tumačenjem pojma *brod* kako ga definira čl. 5. PZ, već da se

<sup>30</sup> VSRH, Gr 146/1998 od 1. 10. 1998.

<sup>31</sup> Uporaba pogrešne terminologije u ovoj sudskoj odluci nije imala za posljedicu pogrešnu primjenu prava. Sud je odlučio da je za postupanje nadležan općinski sud (OS u Zadru).

<sup>32</sup> Čl. 5. st. 1. t. 4. PZ-a.

<sup>33</sup> Tomljenović Vesna: Tumačenje kolizijskih pravila međunarodnih konvencija – primjer tumačenja kolizijskih odredbi Haške konvencije o prometnim nezgodama, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 62 (2012), br. 1-2, str. 101-152.

prilikom određivanja značenja pojma *brod* za potrebe tumačenja čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a mora uzeti u obzir i: a) druga dva elementa - komponente kauzalnog kriterija, b) međusobni odnos triju komponenti kauzalnog kriterija te c) cilj i doseg čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a kao cjeline.

Slijedom toga za potrebe određivanja stvarne nadležnosti sudova na temelju čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a, pojam *brod* treba shvatiti u širem smislu, točnije tako da se njime obuhvate svi *plovni objekti* koji se prema definicijama čl. 5. PZ-a mogu smatrati *brodom*. Ovakvo stajalište potvrđeno je i u domaćoj pomorskopravnoj doktrini.<sup>34</sup>

Znači, smatramo da za potrebe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a *brod* uključuje:

a) *brod* kako je definiran u čl. 5. st. 1. t. 4. PZ-a, kao i sve prethodno nabrojane podvrste brodova osim *ratnog broda* posebno definirane u čl. 5. PZ-a<sup>35</sup> te

b) *jahtu* kao plovni objekt na koji se prema decidiranoj odredbi čl. 2. st. 1. PZ-a primjenjuju odredbe PZ-a koje se odnose na brodove.

### 3.1.1.3. Jahta

Treba smatrati da i *jahta* ulazi u opseg pojma brod za potrebe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a. Takav zaključak crpi se iz zakonske definicije *jahte*, sukladno kojoj je jahta određena kao plovni objekt za sport i razonodu, neovisno koristi 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 pored posade ovlašten prevoziti ne više od 12 putnika.<sup>36</sup> Također, u prilog zaključka da i jahta ulazi u opseg pojma brod govori i tumačenje čl. 2. st. 1. PZ-a, koji propisuje da se odredbe PZ-a koje se odnose na brodove primjenjuju i na *jahte*.

Interesantno je spomenuti da je ranija pravna definicija *jahte* bila nešto drugačije stilizirana, a bilo je propisano upravo to da *jahta* jest brod.<sup>37</sup> PZ sadrži i de-

<sup>34</sup> Tako ističe i STANKOVIĆ, *op. cit. bilješka. 15.*

<sup>35</sup> Prvom komponentom kauzalnog kriterija čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a nisu obuhvaćeni *ratni brod* i *plutajući objekti*. Čl. 5. st. 1. t. 4. PZ-a iz opće definicije broda isključuje *ratni brod*. On je posebno definiran u čl. 5. st. 1. t. 6. i 7. PZ, koji ratni brod određuje kao plovni objekt, uključujući podmornicu, koji je pod zapovjedništvom pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske, a čija je posada vojna, odnosno podvrgnuta vojnoj disciplini i koji je dužan isticati vjanske znakove raspoznavanja ratnih brodova hrvatske državne pripadnosti kad god je potrebno da svoje svojstvo učini poznatim. *Plutajući objekti* ne bi ulazili u pojam *brod* jer su oni definirani kao pomorski objekti stalno privezani ili usidreni na moru, koji nisu namijenjeni za plovidbu npr. plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, plutajuća elektrana, pontonski most, pontonska marina i sl. (čl. 5. st. 1. t. 13. PZ-a).

<sup>36</sup> Čl. 5. st. 1. t. 20. PZ.

<sup>37</sup> Čl. 6. st. 1. t. 21. ZPUP-a imao je sljedeću definiciju *jahte*: „jahta jest brod koji u nepriredne svrhe služi razonodi, sportu ili rekreaciji“. Zbog komercijalizacije nautičkog turizma i njegovog formiranja kao posebne djelatnosti dopunjen je pojam *jahte* u PZ-u na način da je dodano da namjena jahte može biti i gospodarska djelatnost.

finiciju strane jahte, a ona je određena kao plovni objekt za sport i razonodu koji ima stranu državnu pripadnost i koji se takvim smatra prema propisima države čiju državnu pripadnost ima.<sup>38</sup>

Pravilnik klasificira jahte, pa se razlikuju *jahta za osobne potrebe* i *jahta za gospodarske namjene*. *Jahta za gospodarske namjene* jest jahta namijenjena iznajmljivanju sa ili bez posade (čl. 3. st. 1. t. 5. Pravilnika), a *jahta za osobne potrebe* jest jahta koja se ne koristi u gospodarske namjene (čl. 3. st. 1. t. 6. Pravilnika). Kao što je istaknuto za pitanje stvarne nadležnosti nije relevantno koristi li se jahta za iznajmljivanje ili se ne koristi u gospodarske namjene. Uvijek kada je u pitanju jahta nadležan je trgovački sud jer se jahta u smislu čl. čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a smatra brodom.

U opseg pojma *jahte* za potrebe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a ušla bi i *sportska jahta* isključivo namijenjena sudjelovanju na športskim natjecanjima, a razvrstana prema klasama športskih organizacija ili je izvan klase. Naravno i u ovom slučaju treba biti riječ o plovnom objektu dužine veće od 12 m. Ako se radi o plovnom objektu iste namjene, ali kraćem od 12 m, bit će riječ o *sportskoj brodici*,<sup>39</sup> a ne o športskoj jahti.

Aktualna sudska praksa potvrđuje stajalište da se prva komponenta kauzalnog kriterija čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a odnosi i na *jahte*, točnije da su trgovački sudovi u parničnom postupku u prvom stupnju nadležni za suđenje u sporovima koji se odnose na *jahte*.<sup>40</sup>

### 3.1.1.4. Brodica

Gramatičkim i teleološkim tumačenjem, može se zaključiti da sporovi koji se tiču *brodica* nisu obuhvaćeni prvom komponentom kauzalnog kriterija odredbe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a. PZ *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 5kW.<sup>41</sup> Znači, nije sporno da se propis čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a odnosi samo na *brodove* u opsegu toga pojma i njegovom tumačenju opisanom *supra*. U protivnom, zakonodavac bi prilikom propisivanja prve komponente kauzalnog kriterija trebao upotrijebiti opći pojam, primjerice *plovni objekt* koji uključuje i brodice. Ovako nema prostora za tumačenje, da se htjelo obuhvatiti sve, već samo *brodove* u opisanom opsegu toga pojma. Postojeći koncept stvarne nadležnosti sudova u pomorskim sporovima (uz izmjene u

<sup>38</sup> Čl. 5. st. 1. t. 21. PZ-a.

<sup>39</sup> Vidjeti definiciju čl. 3. st. 1. t. 12. Pravilnika.

<sup>40</sup> Opširnije: *infra t. 4.2.*

<sup>41</sup> Uz to, u zakonskoj definiciji brodice navodi se da pojam brodica ne obuhvaća: plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja rada, plovila namijenjena isključivo za natjecanja, kanue, kajake, gondole i pedaline, daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima (čl. 5. st. 1. t. 15. PZ.).

pogledu sporova koji se odnose na prijevoz putnika<sup>42)</sup> postoji od 1954. godine kada je u nas uspostavljeno trgovačko sudovanje.<sup>43</sup> U vrijeme njegovog kreiranja pomorski promet na našoj obali imao je drugačije attribute, a to se odražavalo i na vrste i broj pomorskih sporova. Brodice, tj. u ono doba čamci<sup>44</sup> su se smatrali malim plovnim objektima koji se najčešće gospodarski ne iskorištavaju i nemaju veliki komercijalni značaj, sporovi u odnosu na te plovne objekte bili su rijetki u praksi, a uz to nije se radilo o sporovima velike vrijednosti i pravno složenim sporovima. Stoga su tvorci koncepta stvarne nadležnosti smatrali da sporove u vezi brodica (odnosno čamaca) ne treba uključiti u nadležnost trgovačkih sudova, osim ako se na spor primjenjuje plovidbeno pravo ili se spor odnosi na plovidbu na moru. Pallua i Jakaša<sup>45</sup> ovakvo stajalište obrazložili su 1960. godine riječima: «Promatrajući problem s praktičnog stajališta moramo isključiti čamce iz primjene ovog članka. Čamci su mali plovni objekti, koji u privrednom pogledu malo znače, a njihova se djelatnost nikako ne može usporediti s pomorsko-plovidbenom djelatnošću brodova. Nema razloga da bi se ovi sporovi rješavali bilo pred sudom nadležnim za pomorske sporove, bilo pred sudom nadležnim za mjesto u kojem se vodi očeviđnik».

Danas je situacija bitno drugačija. Bitno se promijenila namjena brodica, njihove tehničke karakteristike, funkcija, materijalna vrijednost i sl.<sup>46</sup> Velik je značaj brodica u nautičkom turizmu. Brodice koje se koriste za sport i razonodu po mnogo čemu su usporedive s jahtama.<sup>47</sup> Jahte i brodice za sport i razonodu faktički imaju istu namjenu, neovisno o tome koriste li ih njihovi vlasnici za osobne

<sup>42</sup> Izmjenama i dopunama ZPP-a (Narodne novine br. 25/2013, stupio na snagu 1. travnja 2013.) izvršena je inkluzija sporova o prijevozu putnika u nadležnost trgovački sudova.

<sup>43</sup> Opširnije: *supra, bilješka 9.*

<sup>44</sup> Treba pojasniti da se u terminologiji ondašnjih propisa i pomorskopravne literature nije koristio pojam brodica, već pojam čamac. Danas se pojam čamac koristi samo u propisima koji uređuju unutarnju plovidbu. Tako čl. 4. st. 17. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN br. 109/07, 132/07, 51/13, 152/14) definira čamac kao plovilo namijenjeno za plovidbu unutarnjim vodama koje nije brod, plutajuće postrojenje ili skela, a čija duljina je veća od 2,5m ili ukupne snage porivnih strojeva veće od 5 kW. U suvremenoj literaturi i pozitivnim propisima pomorskoga prava rabi se izraz brodica. Današnji Pravilnik o brodicama i jahtama razvrstava brodice na više podvrsta, pa govorimo o brodicama za osobne potrebe, brodicama za gospodarske namjene, športskim brodicama, javnim brodicama, ribarskim brodicama, brodicama na vesla, rekreativskim plovilima, gliserima, osobnim plovilima na vodomlazni pogon, plovilima na zračnom jastuku. Osim brodica za osobne potrebe i javnih brodica sve ostale podvrste brodica korite se u gospodarske namjene.

<sup>45</sup> PALLUA i JAKAŠA, *op. cit. bilješka 12.*

<sup>46</sup> Vrijednost brodica koje se koriste u nautičkom turizmu nerijetko prelazi 100.000 USD.

<sup>47</sup> Brodice za sport i razonodu komercijalno se koriste za iznajmljivanje (charter djelatnost), a njihov najam iznosi između 1000 i 3000 EUR tijedno, ovisno i dijelu nautičke sezone i tipu brodice (Izvor: oglasi raznih čarter agencija koji nude plovila za najam u Republici Hrvatskoj).

potrebe ili gospodarske svrhe. Sporovi nastali iz ugovora o vezu obuhvaćaju specifična pravna pitanja u vezi obveza i odgovornosti luke nautičkog turizma, a na njihovo doktrinarno razmatranje i sudsko tumačenje ne utječe činjenica radi li se o jahti ili brodici. Drugim riječima, pravna i praktična rješenja u slučaju ugovora o vezu identična su i za jahte i za brodice. Znači, u odnosu na pravni aspekt koji se odnosi na sadržaj ugovora o vezu, sklapanje i izvršavanje ugovora o vezu, profesionalnu pažnju u ispunjavanju ugovornih obveza i ugovornu odgovornost marina koja proizlazi iz sklopljenog ugovora o vezu nema razlika u pogledu vrste plovног objekta (jahta ili brodica).

Osim toga, danas u usporedbi sa stanjem prije šezdesetak godina kada se stvarao postojeći koncept stvarne nadležnosti, bitno je izmijenjena struktura plovidbenih sporova koji dolaze pred hrvatske sudove i to u smjeru smanjivanja broja sporova koji se odnose na prijevoz stvari morem i koji se tiču brodova, a povećanja broja sporova koji se odnose na jahte i brodice. Štoviše, zbog ekspanzije nautičkog turizma očekuje se daljnje povećanje broja sporova koji se odnose na jahte i brodice.

Pravne definicije pojmove *brod, jahta i brodica* iz PZ-a vezuju se primarno za kriterij duljine plovног objekta. To znači, da faktično duljina plovila određuje prvu komponentu kauzalnog kriterija iz čl. 34.b st. 1. t. 6. ŽPP-a te tako izravno utječe i na stvarnu nadležnost sudova. Jedna od praktičnih posljedica takve konцепцијe je da u prvu komponentu kauzalnog kriterija, primjerice, ulazi spor u vezi plovila duljine 12,10 m jer je takvo plovilo po definiciji *brod* ili *jahta*, a ne ulazi spor koji se odnosi na plovilo duljine 11,90 m jer je takvo polovilo po definiciji *brodica*.<sup>48</sup> Pri tome *brodica* može biti plovilo velike imovinske vrijednosti i u vezi nje mogu nastati pravno složeniji sporovi. Kao što je prethodno opisano, u nautičkom se turizmu koriste plovila različite duljine, koja faktično imaju istu namjenu, i upotrebljavaju se za istu vrstu djelatnosti (čarter, krstarenje). U vezi svih *plovnih objekata* koji se rabe u nautičkom turizmu, neovisno o duljini plovila (do 12 m ili preko 12 m), mogu nastati raznoliki sporovi u vezi odgovornosti iz ugovora o vezu te izvanugovorne odgovornosti luke nautičkog turizma. Stoga se danas čini diskutabilnim oslanjati se na duljinu plovila kao element koji odlučno utječe na definiranje prve komponente kauzalnog kriterija čl. 34.b st. 1. t. 6. ŽPP-a.

Zbog svega istaknutog smatramo da danas više ne postoji relevantni razlozi zbog kojih bi se brodice izdvajale iz prve komponente kauzalnog kriterija kojim se definira plovidbeni spor.<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Osim ako nije ovlašteno prevoziti više od 12 putnika, u kojem slučaju je riječ o brodu.

<sup>49</sup> O prijedlozima *de lege ferenda* opširnije: *infra t. 5. Stvarna nadležnost u sporovima iz ugovora o vezu de lege ferenda*.

### 3.1.1.5. Rekreacijsko plovilo

Pravilnik o brodicama i jahtama sadrži posebnu definiciju pojma *rekreacijsko plovilo*, a iz nje se mogu ekstrahirati dva bitna elementa koji određuju taj pojam. Prvo, određeno je da je riječ o plovilu bilo koje vrste, a drugo da je njegova duljina trupa od 2,5-24 m.<sup>50</sup> Pojam rekreacijskog plovila unesen je u Pravilnik radi usklađivanja domaćeg prava s Direktivom 2013/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. o rekreacijskim plovilima i osobnim plovilima na vodomlazni pogon i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 94/25/EZ,<sup>51</sup> i to u svrhu usklađivanja sigurnosnih karakteristika rekreacijskih plovila u svim državama članicama i uklanjanja prepreka trgovini rekreacijskim plovilima između država članica. Stoga pojam rekreacijskog plovila nije izravno relevantan za temu ovog rada, ali ga je radi izbjegavanja mogućih nesporazuma potrebno razjasniti, osobito u odnosu na pojmove brodica i jahta iz PZ-a. Naime, ugovori o vezu u marinama u većini slučajeva se sklapaju upravo za rekreacijska plovila. Važno je naglasiti da se za potrebe utvrđivanja stvarne nadležnosti definicija rekreacijskog plovila iz Pravilnika treba interpretirati u kontekstu nomenklature plovnih objekata koju sadrži PZ, kao propis na temelju kojeg je Pravilnik donijet. Slijedom toga ako je riječ o plovilu namijenjenom za sport i razonodu (rekreacijskom plovilu) duljine veće od 12 metara, takvo rekreacijsko plovilo ulazi u definiciju jahte iz PZ-a, a rekreacijsko plovilo duljine trupa do 12 metara ulazi u definiciju brodice iz PZ-a.

Ovakvo tumačenje omogućuje i nalaže da se sva pravna pitanja i odnosi koji se pojavljuju u kontekstu sporova koji se odnose na *rekreacijska plovila* duljine veće od 12 m temeljem odredbe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a rješavaju pred trgovačkim sudovima kao stvarno nadležnim sudovima. Drugačija je situacija ako je riječ o plovilu duljine trupa do 12 m, ako se na spor ne primjenjuje plovidbeno pravo i spor se ne odnosi na plovidbu na moru, za takav spor će biti nadležan općinski sud i to temeljem čl. 34. st. 2. ZPP-a. Znači, kada su u pitanju rekreacijska plovila stvarno nadležni mogu biti različiti sudovi ovisno o tome je li rekreacijsko plovilo jahta ili brodica. Ispunjena je prva komponenta kauzalnog kriterija iz čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a samo ako se radi o rekreacijskom plovilu duljine veće od 12 m.

Radi potpunosti analize relevantne terminologije, ovdje je potrebno napomenuti da Pravilnik posebno spominje i definira pojam *gliser* kao podvrstu rekreacijskog plovila. Čl. 3. st. 1. t. 8. Pravilnika *gliser* definira kao brodicu ili jahtu koja pomoću mehaničkog porivnog uređaja klizi po površini mora. Kao što je istaknuto, Pravilnik je zakonski akt donijet na temelju PZ-a, a to znači da je usklađen

<sup>50</sup> Vidjeti definiciju čl. 3. st. 1. t. 7. Pravilnika.

<sup>51</sup> Službeni list Europske unije L 354/90-131 od 28.12.2013. [http://www.crs.hr/Portals/0/docs/hrv/brodice\\_jahte/Direktiva%202013\\_53\\_EU%20hr.pdf](http://www.crs.hr/Portals/0/docs/hrv/brodice_jahte/Direktiva%202013_53_EU%20hr.pdf) stranica posjećena 31.5.2016.

s njime, pa u ovom slučaju definicija *glisera* određena Pravilnikom ne smije biti proturječna definicijama *jahte* i *brodice* iz PZ-a. Iz tog razloga treba smatrati da i *gliser* duljine veće od 12 m ulazi u pojam jahte iz PZ-a, odnosno u pojam *broda* u smislu čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a. *Gliser* duljine veće od 12 metara je podvrsta jahte i koristi se u nautičkom turizmu, a može biti namijenjen iznajmljivanju ili se koristiti kao jahta za osobne potrebe u kojem slučaju se ne koristi u gospodarske namjene. Kao što je istaknuto, *gliser* po definiciji može biti i brodica (ako mu je duljina trupa do 12 m).

Treba skrenuti pažnju na činjenicu da se u domaćim propisima, kada se govori o namjeni pojedinih plovnih objekata rabe pojmovi *rekreacija*, *sport* i *razonoda*. Bitno obilježje *jahte* prema PZ-u jest da je to plovni objekt za *sport* i *razonodu*. Pravilnik govori o *rekreacijskom plovilu* ali ga definira također kao plovilo za *sport* i *razonodu*. Brodica za osobne potrebe Pravilnikom je definirana kao brodica za *sport* i *razonodu*, a brodica za gospodarske namjene kao brodica za *rekreaciju*. Treba smatrati da su pojmovi *rekreacija* i *razonoda* istog značenja. Gore spomenuta Direktiva 2013/53/EU od 20. studenoga 2013. u engleskom prijevodu koristi izraz «*recreational craft*».

I konačno, ako je riječ o plovilu koje se koristi za rekreatciju, odnosno razonodu, a dulje je od 24m, onda ono ne ulazi u definiciju rekreatijskog plovila iz Pravilnika i Direktive 2013/53/EU, ali ulazi u definiciju jahte iz PZ-a, pod uvjetom da je ovlašteno prevoziti najviše 12 putnika. Ako je takvo plovilo ovlašteno prevoziti više od 12 putnika, onda će se temeljem PZ-a smatrati brodom. U svakom slučaju, svi sporovi u vezi takvih jahti odnosno brodova ulaze u pojam plovidbenih sporova i nadležnost trgovačkih sudova sukladno čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP.

### **3.1.1.6. Primjena odredbi PZ-a na pojedine plovne objekte**

Nakon što su analizirane pravne definicije plovnih objekata, treba istaknuti da primjena pojedinih odredbi PZ-a ovisi o tome o kojem se tipu plovnog objekta radi. Slijedom toga odredbe PZ-a koje se odnose na brodove primjenjuje se i na jahte.<sup>52</sup> Za razliku od toga, odredbe PZ-a koje se odnose na brodove primjenjuju se i na druge pomorske objekte osim jahti samo ako je to PZ-om izričito predviđeno.<sup>53</sup> Takvo zakonsko rješenje utječe i na pitanje određivanja stvarne nadležnosti trgovačkih sudova prema odredbi čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a kada je riječ o interpretaciji treće komponente kauzalnog kriterija koja određuje da su trgovački sudovi nadležni u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo.<sup>54</sup>

<sup>52</sup> Čl. 2. st. 1. PZ-a

<sup>53</sup> Čl. 2. st. 2. PZ-a.

<sup>54</sup> Podrobno o sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo kao komponenti kauzalnog kriterija: *infra. t. 3.1.3.*

### **3.1.2. „Spor koji se odnosi na plovidbu na moru“ kao komponenta kauzalnog kriterija za definiranje plovidbenog spora**

Druga komponenta kauzalnog kriterija „sporovi koji se odnose na plovidbu na moru“ najsloženija je za interpretaciju. Naime, u cilju egzaktne primjene čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a važno je odrediti koje se djelatnosti, odnosno pravni poslovi koji se odvijaju u pomorstvu odnose na plovidbu na moru, a time koje sporove proizašle iz tih djelatnosti i koje pravne poslove za potrebe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a treba smatrati sporovima koji se odnose na plovidbu na moru. Posebno, kada je riječ o sporovima iz ugovora o vezu treba razjasniti mogu li se takvi sporovi općenito smatrati sporovima koji se odnose na plovidbu na moru, tj. ispunjavaju li ovu komponentu kauzalnog kriterija za definiranje plovidbenog spora za koje su stvarno nadležni trgovački sudovi.

Pravna definicija plovidbe ne postoji, pa je ovaj pojam predmet tumačenja sudske prakse. U domaćoj pomorskopravnoj teoriji pod pojmom *plovidbe* podrazumijeva se kretanje plovnog sredstva vodenim medijem.<sup>55</sup> Smatra se da *pomorska plovidba* predstavlja svako gibanje morskim prostorom uz uporabu sredstava koja se koriste silom uzgona. Pojam plovidbe u tom bi smislu obuhvatio, primjerice i kretanje teglenice bez pogona, dok, naprotiv, ne bi obuhvatio plivanje.<sup>56</sup> Slijedom toga, sporovi u vezi *plovidbe na moru* jesu sporovi koji se odnose na bilo koji pravni odnos koji je specifično vezan za plovidbu morem.

Međutim, uz poslove i aktivnosti koje se odvijaju u vezi s plovidbom, stvaraju se brojni modaliteti s odgovarajućom pravnom nadgradnjom.<sup>57</sup> Drugim riječima, širok je krug poslova koji se mogu odvijati u vezi nautičkih i pratećih djelatnosti, a razvojem tehnologije, novih vrsta plovila za razonodu, prometa, uslužnih djelatnosti i sl., neizbjježno se stvaraju novi odnosi među ugovarateljima i/ili strankama u sporu, pa se pojam *spor koji se odnosi na plovidbu na moru* nužno mora široko interpretirati.

U kontekstu čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a pojam *plovidba na moru* ne bi trebalo tumačiti doslovno. Mehanička primjena jezično jasne odredbe može rezultirati rješenjem koje se protivi njezinu značenju i cilju, zbog čega tekstualna jasnoća pravne odredbe ne bi trebala isključivati i korištenje drugih tehnika tumačenja, pogotovo logičko i sistematsko tumačenje.<sup>58</sup> Takvim tumačenjem granice procjene radi li se o sporu na koji se primjenjuje čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a bile bi postavljene šire nego čistim i jedino jezičnim tumačenjem zakonskog teksta *spor koji se*

<sup>55</sup> Tako ističe Jakaš Branko: *Udžbenik plovidbenog prava*, Narodne novine, Zagreb, 1979., str. 1.

<sup>56</sup> Tako smatra i STANKOVIĆ, *op. cit. bilješka 15.*

<sup>57</sup> Brajković Vladislav: Pomorsko pravo u sistemu pravnih disciplina i zakonodavstva, *Zbornik radova o stranom i uporednom pravu*, sv. 4., Institut za uporedno pravo, Beograd, 1966., str. 48.

<sup>58</sup> Visković Nikola: *Teorija države i prava*, Birotehnika, Zagreb, 2006, str. 248-249.

*odnosi na plovidbu na moru.* Teleološkim tumačenjem može se utvrditi da je cilj zakonodavca drugom komponentom kauzalnog kriterija obuhvatiti, uz sporove koji su nastali u vezi kretanja plovног objekta korištenjem sile uzgona, i sporove koji se odnose na plovidbu morem u širem smislu.

Znači, pojam *plovidbe* za svrhu određivanja stvarne nadležnosti primjenom čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a ne bi trebalo ograničavati samo na nautičke djelatnosti, već njime valja obuhvatiti i sve komercijalne djelatnosti koje brodovi obavljaju.<sup>59</sup>

Treba smatrati da su *sporovi koji se odnose na plovidbu na moru* svi sporovi u kojima je predmet spora neraskidivo vezan i neodvojiv od plovidbe morem. Konkretno, uz klasične pomorske sporove, a to su svi oni sporovi na koje se primjenjuje plovidbeno pravo, bilo da je riječ o sporovima nastalim iz ugovornih ili izvanugovornih odnosa, to su i sporovi koji se odnose na neimenovane ugovore kao što su ugovor o vezu i ugovor o najmu plovila.

Jedno od najspornijih pitanja u praksi kada se govori o odabiru stvarno nadležnog suda je pitanje može li se pravni odnos, točnije, pravni posao koji nastaje sklapanjem i izvršavanjem ugovora o vezu kvalificirati kao posao u vezi s plovidbom na moru, drugim riječima, je li spor nastao iz ugovora o vezu spor koji se odnosi na plovidbu na moru. Kada je riječ o sporu nastalom iz ugovora o vezu broda/jahte u moru, kao i sporu nastalom iz ugovora o suhom vezu broda/jahte, to pitanje se u praksi nikad ne otvara i ono nema praktičnu važnost. U tom slučaju, u praksi sudovi uopće ne interpretiraju drugu komponentu kauzalnog kriterija jer se spor odnosi na brod, pa dolazi do uspostave nadležnosti trgovačkog suda jer je ispunjena prva komponenta kauzalnog kriterija. Takoder, i u slučaju ako štetni događaj nastane na brodu/jahti za vrijeme premještanja iz mora na suhi vez, porinuća i obratno nadležan je trgovački sud jer se radi o brodu, pa se ni u ovom slučaju u praksi ne otvara pitanje tumačenja odnosi li se takav spor na plovidbu na moru.

U praksi ne bi trebalo biti sporno da je vez plovног objekta u moru neraskidivo vezan uz *plovidbu na moru* i u funkciji je plovidbe. To se odnosi na sve aktivnosti u vezi ugovora o vezu plovila u moru, kao što je vezivanje, sidrenje, boravak plovila na vezu, uplovljavanje, isplovljavanje iz luke te druge slične aktivnosti koje se odvijaju u moru. To znači, da je za spor iz ugovora o vezu u moru nadležan trgovački sud i to neovisno o tome je li plovilo na vezu brod, jahta ili brodica. Ovakvo tumačenje i ekstenzivna interpretacija druge komponente kauzalnog kriterija je posebno važna u slučaju spora nastalog iz ugovora o vezu *brodice* u moru. Naime, spor iz ugovora o vezu brodice u moru je primjer spora koji se odnosi na *plovidbu na moru*, ali na koje se *ne* primjenjuje plovidbeno pravo, znači koji nije uređen PZ-om ili drugim plovidbenim propisom te u odnosu na koji nije ispunjena prva komponenta kauzalnog kriterija jer se *ne* odnosi na *brod*.

<sup>59</sup> Takvo stajalište podupire i STANKOVIĆ, *op. cit. biljeska 15.*

Za razliku od toga, složenije je i kontroverznije pitanje može li se prema postojećem konceptu stvarne nadležnosti sporove u vezi ugovora o suhom vezu brodice smatrati plovidbenim sporovima. Za praksu je iznimno važno pitanje je li u tom slučaju ispunjena druga komponenta kauzalnog kriterija (spor koji se odnosi na plovidbu morem), jer o tome ovisi dolazi li do primjene čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a.<sup>60</sup>

Ako se kao argument uzima samo jezično tumačenje sintagme «plovidba morem» koje plovidbu morem definira kao kretanje plovnog objekta morskom površinom i sve pravne i komercijalne aktivnosti vezane uz *plovidbu* onda se može zaključiti da spor u vezi plovila na suhom vezu nije spor koji se odnosi na plovidbu na moru. Ako se tome doda i činjenica da se suhi vez nerijetko ne nalazi na pomorskom dobru te da čak može biti i prostorno vrlo udaljen od luke nautičkog turizma, može se zaključiti da spor u vezi plovila na suhom vezu nije u svezi s morem i plovidbom. Međutim, dvojbeno je ostvaruje li se takvim tumačenjem opći cilj odredbe 34. b. st. 1. t. 6. ZPP-a, a on je da se sporovi koji imaju pomorskopravnu podlogu povjere na odlučivanje trgovačkim sudovima. Isto tako, u prilog teze da bi sporove iz ugovora o suhom vezu trebalo smatrati pomorskim sporovima govorи niz argumenata koji se čine vrlo logičnim i održivim.

Ponajprije, čini se da za izbor stvarno nadležnog suda ne može biti odlučno gdje se plovilo nalazi u moru ili na suhom vezu. U protivnom, ako bi mjesto gdje se plovilo nalazi na vezu bio odlučan faktor za odabir stvarno nadležnog suda došlo bi do neobične situacije jer bi u odnosu na dvije brodice potpuno istih tehničkih karakteristika, namjene te pravne osobnosti njihovog vlasnika (primjerice radi se o fizičkoj osobi) bili nadležni različiti sudovi ovisno o mjestu gdje se plovilo nalazilo (vez na suhom, vez u moru). Može se raditi i o tome da ista osoba ima dvije jednake brodice, jednu drži na vezu u moru, a drugu na suhom vezu u istoj marini, u slučaju spora, morala bi zaštitu tražiti na različitim sudovima.

Nelogičnost posljedice u pogledu stvarne nadležnosti u odnosu na brodice na suhom vezu dolazi do izražaja i u slučaju ako se na suhom vezu na temelju ugovora o vezu istog sadržaja i ugovora na koji se primjenjuju isti uvjeti poslovanja jedno pored drugog nalaze jedrilica duljine 12,10 m i jedrilica duljine 11,90 m, čiji vlasnici su fizičke osobe te dođe do spora iz ugovora o vezu. Ako se smatra da ugovor o suhom vezu nije plovidbeni spor, vlasnik jedrilice od 12,10 m spor iz ugovora o vezu protiv luke nautičkog turizma trebao bi voditi na trgovačkom sudu jer je ta jedrilica jahta u smislu PZ-a, a vlasnik jedrilice od 11,90 m na općinskom sudu jer je riječ o brodici. U oba slučaja radi se o ugovoru o vezu istog

<sup>60</sup> Ako je riječ o brodici na suhom vezu na kojoj se obavljaju popravci, bojanje, servisiranje motora ili opreme ili neki sličan posao koji ulazi u poslove održavanja, a koji se vrše na temelju ugovora o popravku brodice smatramo da je riječ o sporu na koji se primjenjuje plovidbeno pravo. Opširnije o primjeni PZ-a na ugovor o popravku brodice: *infra. t. 3.1.3. „Spor na koji se primjenjuje plovidbeno pravo“ kao komponenta kauzalnog kriterija za definiranje plovidbenog spora.*

sadržaja na koji se primjenjuju isti opći uvjeti poslovanja; luka nautičkog turizma kao straka ugovora o vezu dužna je ulagati jednaku profesionalnu pažnju u ispunjavanju oba ugovora o vezu; na pitanja ugovorne odgovornosti primjenjuju se iste zakonske odredbe; iste su obveze marine u pogledu ustupanja veza, nadziranja plovila i priveza; korisnici veza i vlasnici plovila su fizičke osobe i sl.

Nadalje, uobičajeno je u poslovnoj praksi većih hrvatskih marina da se sklapaju ugovori koji konzumiraju uslugu veza u moru i smještaj plovila na kopnu. Naime, jednim jedinstvenim ugovorom o vezu stranke ugovaraju uporabu sigurnog i zaštićenog veza u moru za vrijeme dok traje nautička sezona i smještaj plovila na kopnu u zimskim mjesecima. Uz to, ugovor o vezu konzumira i obvezu marine da plovilo izvadi iz mora, opere ispod vodene linije visokotlačnom pumpom, transportira ga na poziciju na kopnu za zimovanje, smjesti na ležaljku i nakon zimovanja transportira do dizalice i spusti ponovno u more.<sup>61</sup> Kako će se u odnosu na ovaj tip ugovora o vezu tumačiti pravilo o stvarnoj nadležnosti suda iz čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a. Koji je doseg komponente kauzalnog kriterija «spor koji se odnosi na plovidbu na moru» na sporove iz ugovora o vezu temeljem kojeg marine pružaju uslugu veza plovila u moru u jednom dijelu godine, a u preostalom dijelu smještajem plovila na kopnu. Radi se o jednom ugovoru koji ima jedinstvenu svrhu, a to je ustupanje mjesta za smještaj plovila tijekom određenog vremenskog razdoblja.

Primjerice, u slučaju ako je štetni događaj nastao za vrijeme premještanja brodice iz mora na suhi vez ili transporta na suhi ili obratno za vrijeme porinuća brodice u more, neodrživo je da za određivanje stvarne nadležnosti bude odlučno mjesto gdje se brodica nalazila u trenutku štetnog događaja (u moru ili na suhom). Ovaj primjer pokazuje da je nemoguće ugovor o suhom vezu izdvajati iz konteksta pomorske plovidbene djelatnosti. Pojam plovidbe ne bi trebalo ograničavati samo na nautičke djelatnosti već njime treba obuhvatiti i sve djelatnosti marina koje su vezane uz brodice i jahte te respektirati *causu* ugovora o vezu i njegovu funkciju.

Bitno je da sve podvrste ugovora o vezu (suhi vez, vez u moru i ugovor o kombiniranom smještaju plovila dio godine u moru dio na kopnu) služe uobičajenoj uporabi brodice, isto kao i jahte i broda kao plovnih objekata, a osim toga sastavni su dio održavanja plovila i njihove sposobnosti za plovidbu. Usluge koje uobičajeno nude luke nautičkog turizma vlasnicima plovila često dolaze u paketu. Stalni vez u moru i zimski vez na suhom u marini imaju gotovo jednaku svrhu, iako su usluge tehnički različite. Zbog toga, nije opravdano, točnije logično za potrebe određivanja stvarne nadležnosti sporove nastale iz ovih ugovora dijeliti ovisno o tome vodi ili se spor u vezi suhog veza ili veza u moru. Kao što je opisano u pogledu spora nastalog iz ugovora čiji sadržaj je konzumiranje veza u moru i smještaj

<sup>61</sup> Vidi npr. Marina Punat & Yacht Service, Ponuda i cjenik usluga, vrijedi od 1.1.2017.

plovila na kopnu to je i faktično nemoguće, pa svaki takav ugovor mora ulaziti u nadležnost istog suda.

Sporovi nastali iz ugovora o vezu brodica, a pogotovo oni ugovori koji imaju obilježja potrošačkog ugovora su upravo tipovi odnosno vrste sporova koji potvrđuju da je nužno postojanje druge komponente kauzalnog kriterija u zakonu te da ova komponenta kauzalnog kriterija treba imati veliku ulogu i praktičnu važnost na utvrđivanje stvarne nadležnosti sudova prema čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a. Svrha ove komponente kauzalnog kriterija je upravo u tome da se pokriju oni slučajevi u praksi (sporovi) u kojima nisu ispunjene prva i treća komponenta kauzalnog kriterija i da se na taj način što veći broj pomorskih stvari (sporova) uključi u nadležnost trgovačkih sudova, a to je i opći cilj čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a.

Smatramo da sudovi moraju respektirati činjenicu da je *plovidba na moru* možda najtipičnija komponenta plovidbenog spora, pa nije opravданo da *sporovi koji se odnose na plovidbu na moru* izmiču iz nadležnosti trgovačkih sudova. Postojeći propis čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a omogućuje ekstenzivno tumačenje dosega komponente *spor koji se odnosi na plovidbu na moru* upravo kada su u pitanju sporovi iz ugovora o vezu.

Prema našem mišljenju, a iz razloga pravne sigurnosti i jedinstvene primjene propisa o stvarnoj nadležnosti smatramo da bi se trebalo poslužiti najširom mogućom interpretacijom dosega druge komponente kauzalnog kriterija (*spor koji se odnosi na plovidbu na moru*), pa slijedom toga ne samo nautičke djelatnosti, već sve djelatnosti koje se vezuju uz brodice i jahte na vezu treba smatrati djelatnostima koje su u funkciji plovidbe.

Međutim, očito je da svi sudovi ne dijele takvo shvaćanje i takav pristup u interpretacije odredbe. čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a te da tumačenje ove komponente predstavlja velike teškoće u praksi, pa zbog toga sudska praksa nije jedinstvena, a to stvara pravnu nesigurnost. Stoga smatramo da se problem stvarne nadležnosti sudova za sporove iz ugovora o vezu, a poglavito se to odnosi na ugovore o suhom vezu može prevladati odgovarajućim izmjenama zakona i to kompetencijskog propisa ili alternativno PZ-a kao *lex specialis*.<sup>62</sup>

### **3.1.3. „Spor na koji se primjenjuje plovidbeno pravo“ kao komponenta kauzalnog kriterija za definiranje plovidbenog spora**

Primjena plovidbenog prava određena je kao jedna od posebnih komponenti kauzalnog kriterija iz čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a kojom se definira plovidbeni spor te na taj način značajno i vrlo izravno utječe na koncept stvarne nadležnosti. Cilj ovakvog zakonskog rješenja je da se primjena plovidbenog prava odvija pred trgovačkim sudovima kao specijaliziranim sudovima za ovu granu prava. Efekt koji

<sup>62</sup> Opširnije o prijedlozima *de lege ferenda: infra t. 5. „Stvarna nadležnost u sporovima iz ugovora o vezu de lege ferenda“*.

se postiže time je izbjegavanje jurisdikcije više sudova različite vrste na sporove na koje se primjenjuje plovidbeno pravo.

Pojam *plovidbenog prava* nije definiran u PZ-u, niti u nekom drugom domaćem propisu, pa se sudovi primjenjujući odredbu čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a često suočavaju s potrebotom utvrđivanja značenja pojma *plovidbeno pravo*.

U domaćoj literaturi plovidbeno pravo definira se kao skup pravnih normi kojima se reguliraju specifični odnosi koji se pojavljuju u vezi s plovidbom.<sup>63</sup> Za praktične svrhe, a u kontekstu tumačenja čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a valja uzeti da plovidbeno pravo predstavlja sve što je sadržano u PZ-u, kao i u svim drugim zakonima i podzakonskim aktima te međunarodnim konvencijama koje uređuju pitanja plovidbe.<sup>64</sup> Drugim riječima, sve norme koje se neposredno ili posredno odnose na plovidbu morem i unutarnjim vodama mogu se smatrati plovidbenim pravom. U kontekstu našeg istraživanja relevantno je poglavito pomorsko plovidbeno pravo.

Plovidbeno pravo je dinamična disciplina, kontinuirano se pojavljuju novi propisi, a pravna pitanja koja su danas aktualna u ovom području prije nekoliko desetljeća nisu bila prisutna ili nisu bila zrela za pravno normiranje. Stoga dolazi do širenja nadležnosti trgovačkih sudova i na one sporove na koje se primjenjuju odredbe novih propisa koji se mogu smatrati propisima plovidbenog prava. Tako primjerice postoji niz propisa plovidbenog prava koji se odnose na plovila za razonodu i luke nautičkog turizma,<sup>65</sup> a koja materija nije uređena PZ-om.

U ovom kontekstu treba napomenuti da se odredbe PZ-a koje se odnose na brodove primjenjuju i na jahte, a odredbe PZ-a koje se odnose na brodove primjenjuju na brodice samo ako je to PZ-om izričito predviđeno.<sup>66</sup> Efektivno, odredbe PZ-a koje se odnose na brodove i jahte, a ne odnose se na brodice svode se na odredbe o pravu vlasništva (PZ, čl. 208. i dalje, osim čl. 214. st. 1.)<sup>67</sup> te na

<sup>63</sup> Tako JAKAŠA: *op. cit. bilješka 62.*, str. 1.

<sup>64</sup> Opseg pojma plovidbeno pravo tako tumači i STANKOVIĆ, *op. cit. bilješka. 15.*

<sup>65</sup> Pravilnik o brodicama i jahtama, *op. cit. bilješka 26*; Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (Narodne novine br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09); Zakon o pružanju usluga u nautičkom turizmu (Narodne novine br. 68/07, 88/10); Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru, (Narodne novine br. 23/04, 102/11); Uredba o razvrstavanju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (Narodne novine br. 110/04, 82/07); Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (Narodne novine br. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01 i 106/04); Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (Narodne novine br. 72/08); Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske (Narodne novine broj 90/05).

<sup>66</sup> Čl. 2. st. 1. i 2. PZ-a.

<sup>67</sup> PZ, čl. 214. st. 1. predviđa da se pravo vlasništva i druga stvarna prava na brodu, jahti ili brodici mogu steći, prenijeti, ograničiti i ukinuti jedino upisom u odgovarajući upisnik ili očeviđnik.

ovrhu i osiguranje na brodu i teretu (PZ, čl. 841. i dalje). U preostalom dijelu materije uređene PZ-om predviđa se odgovarajuća primjena odredbi o brodovima i jahtama i na brodice (npr. založna prava, brodar i opće ograničenje odgovornosti brodara, ugovori o gradnji, preinaci i popravku broda, ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, ugovori o pomorskom osiguranju, sudar, spašavanje, zajednička havarija, izvanugovorna odgovornost brodara, vađenje i uklanjanje podrtina, mjerodavno pravo i nadležnost sudova, pomorski prekršaji) ili se pak propisuju posebne odredbe za brodice (npr. sposobnost brodice i jahte za plovidbu, upis i brisanje brodice). Znači, kada se radi o sporu u vezi brodice na koji se primjenjuje plovidbeno pravo ne bi trebalo biti sporno je li riječ o plovidbenom sporu za koji je temeljem čl. 34.b. st. 1. t. 6. ZPP-a nadležan trgovački sud jer je ispunjena treća komponenta kauzalnog kriterija. Tako su tumačili Pallua i Jakaša,<sup>68</sup> koji su još 1960. godine istaknuli: „ako se radi o čamcu u vezi s primjenom pomorskog prava, tada će spor spadati pod pojam pomorskog spora, pa će biti nadležni sudovi koji su tamo navedeni», pri tome misli na nekadašnje privredne sudove. Također, identična je situacija ako se radi o sporu u odnosu na brodicu i sporu koji se odnosi na plovidbu morem, ali se na spor ne primjenjuje plovidbeno pravo. U tom slučaju ispunjena je druga komponenta kauzalnog kriterija (spor se odnosi na plovidbu na moru), pa za takav spor treba biti nadležan trgovački sud.<sup>69</sup>

Međutim, za razliku od opisanog kada je riječ o sporu u vezi brodice koji se *ne* odnosi na plovidbu morem, a na spor se *ne* primjenjuje plovidbeno pravo nema elemenata za uspostavu stvarne nadležnosti trgovačkih sudova. U tom slučaju moguće je složiti se sa stajalištem da je prema pozitivnopravnom uređenju stvarne nadležnosti za takve sporove uvijek nadležan općinski sud. Nadležnost općinskih sudova proizlazi iz odredbe čl. 34. st. 2. ZPP-a kojom je propisano da općinski sudovi sude u svim srpskim pojmovima koji nisu u prvostupanjskoj nadležnosti trgovačkih ili kojih drugih sudova.

Primjeri sporova koji prema pozitivnopravnom uređenju čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a i aktualnoj sudske praksi u svakom slučaju ostaju izvan nadležnosti trgovačkog suda su sporovi u vezi kupoprodaje brodice te sporovi u vezi ovrhe i osiguranja na brodici. Spor u vezi kupoprodaje *brodice* nije obuhvaćen prvom komponentom kauzalnog kriterija, u ovom slučaju se ne radi o *brodu*, uz to, nisu ispunjene druge dvije objektivne komponente kauzalnog kriterija, spor se ne odnosi na plovidbu morem i na njega se ne primjenjuje plovidbeno pravo. Znači, spor ne proizlazi izravno iz pomorske plovidbene djelatnosti, niti iz gospodarskog iskorištavanja *brodice*. Također, u sporu u vezi ovrhe i osiguranja na *brodici* nije ispunjena prva komponenta kauzalnog kriterija, a također nisu ispunjene niti druge dvije komponente kauzalnog kriterija. PZ-om je propisano da se ovrha i

<sup>68</sup> PALLUA i JAKAŠA, *op. cit. bilješka*. 12.

<sup>69</sup> Tumačenje dosega druge komponente kauzalnog kriterija «spor koji se odnosi na plovidbu morem» opširnije: *supra*, t. 3.1.2.

osiguranje na plovnom objektu koji se u smislu čl. 5. PZ-a ne smatra brodom provodi prema Ovršnom zakonu (čl. 841. st. 3. PZ-a). Znači, u slučaju ovrhe i osiguranja na *brodici* ne primjenjuje se plovidbeno pravo, točnije, ne primjenjuju se odredbe PZ-a o ovrsi i osiguranju na brodu i teretu. Aktualna sudska praksa potvrđuje takvo stajalište.<sup>70</sup>

Posebno, kad se radi o ugovoru o vezu, riječ je o neimenovanom ugovoru, znači, o ugovoru koji nije uređen PZ-om, ZOO-om niti nekim drugim pozitivno-pravnim propisom. U poslovnoj praksi hrvatskih marina, osim ustupanja mjesta za vez kao esencijalnog sastojka svakog ugovora o vezu, ugovori o vezu mogu sadržavati i druge po svojoj pravnoj prirodi raznovrsne obveze marine, primjerice, nadziranje, čuvanje, održavanje, servisiranje plovila i sl.<sup>71</sup> Na spomenuta ugovorna utanačenja ne primjenjuje se plovidbeno pravo, već mogu doći do primjene opće odredbe obveznog prava sadržane u ZOO-u, opće odredbe ZOO-a o ugovornim obveznim odnosima te odredbe ZOO-a o pojedinim tipovima ugovora, primjerice ugovora o djelu, ugovora o najmu, ugovora o ostavi i ugovora o nalogu.<sup>72</sup>

Ipak, tumačenje takvih ugovora nužno se mora staviti u širi kontekst plovidbenog prava, naročito odredbi Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (u nastavku ZPDML)<sup>73</sup> i pripadajućih podzakonskih akata, kao i odredbi PZ-a o sigurnosti plovidbe i zaštite od onečišćenja s pomorskih objekata, osobito onih koje se odnose na luke (PZ, čl. 56. i dalje). ZPDML, doduše, ne sadrži izričitu odredbu o obvezi plaćanja naknade za vez u luci posebne namjene, pa tako niti o obvezi korisnika veza u luci nautičkog turizma na plaćanje naknade za vez plovila. Slijedom toga, u sporu nastalom iz ugovora o vezu između marine i korisnika veza u pogledu plaćanja naknade za korištenje veza primjenjuju se opće odredbe obveznog prava te odredbe ugovora o vezu koji je uvijek naplatni pravni posao i temeljem kojeg se ugovara da je korisnik veza dužan platiti marini naknadu za vez. Međutim, po svom sadržaju, većina lučkih djelatnosti koje se u lukama za posebne namjene obavljuju, pa tako i u lukama nautičkog turizma, istovjetne su lučkim djelatnostima u lukama otvorenim za javni promet. Prvenstveno je riječ o privezu i odvezu brodova, jahti, brodica (čl. 65. st. 1. t. 1. ZPDML) te ostalim gospodarskim djelatnostima koje su s ovim djelatnostima u neposrednoj gospodarskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi (npr. opskrba brodova, pružanje usluge putnicima – nautičarima, tegljenje, servisiranje lučke mehanizacije, lučki agencijski poslovi i poslovi zastupanja u carinskim postupcima (čl. 65. st. 1. t. 4. ZPDML)). Stoga se može govoriti i o analognoj primjeni odredbe čl. 62. ZPDML kojom je regulirana obveza korisnika luke otvorene za javni promet na plaćanje naknade

<sup>70</sup> Opširnije: *infra*, t. 4.4.

<sup>71</sup> Opširnije o obvezama marine iz ugovora o vezu: SKORUPAN WOLFF, PETRINOVIĆ, MANDIĆ, *op. cit.* bilješka 7.

<sup>72</sup> Opširnije: PADOVAN, *op. cit.* bilješka 6.

<sup>73</sup> Narodne novine broj 158/2003, 141/2006, 38/2009.

za pružene usluge jer se naknada plaća i trgovačkim društvima (ovlaštenicima) za pružene usluge u luci posebne namjene, koje se odnose na lučke djelatnosti, među kojima je i privez.<sup>74</sup>

### **3.2. Priroda ugovora kao trgovackog ugovora i uspostava stvarne nadležnosti na temelju čl. 34.b st. 1. t. 1. ZPP-a**

Na odabir stvarno nadležnog suda u sporovima iz ugovora o vezu, pored ostalog, može utjecati i personalni kriterij, te priroda ugovora o vezu, pa je u tom slučaju relevantno radi li se o trgovackom ili potrošačkom ugovoru. Opće je pravilo da su za sporove iz trgovackih ugovora stvarno nadležni trgovacki sudovi, a za sporove iz potrošačkih ugovora općinski sudovi.

ZPP, čl. 34.b. st. 1. t. 1. propisuje da su trgovacki sudovi stvarno nadležni:

- u sporovima između pravnih osoba, u sporovima između pravnih osoba i obrtnika, uključujući i trgovce pojedince; (personalni kriterij)
- u sporovima između obrtnika uključujući i sporove između trgovaca pojedinaca, ako se radi o sporu u vezi s njihovom djelatnošću.<sup>75</sup> (mješoviti kauzalno personalni kriterij).

To znači da će u onim slučajevima u kojima je ugovor o vezu luka nautičkog turizma sklopila s trgovackim društvom ili bilo kojom pravnom osobom, ili pak s trgovcem pojedincem ili obrtnikom koji usluge veza koristi u vezi svoje komercijalne djelatnosti (npr. bavi se iznajmljivanjem plovila, pomorskim prijevozom putnika ili drugom brodarskom djelatnošću), biti nadležan trgovacki sud na temelju čl. 34.b st. 1. t. 1. ZPP-a. Međutim, treba istaknuti da navedeno pravilo o stvarnoj nadležnosti trgovackog suda ne vrijedi i za fizičku osobu koja nije obrtnik ili trgovac pojedinac, iako (pa čak i ako) usluge veza koristi u vezi svoje komercijalne djelatnosti. Znači, kada je ugovor o vezu luka nautičkog turizma sklopila s vlasnikom plovila za iznajmljivanje koji je fizička osoba, nadležnost za spor iz ugovora o vezu neće se određivati prema ovoj odredbi. U takvom slučaju nedostaje navedena personalna komponenta, pa nisu ispunjeni uvjeti za primjenu čl. 34.b st. 1. t. 1. ZPP-a. Za takav slučaj vrijedi pravilo po kojem bi nadležnost pripala općinskom sudu, ako nema uvjeta za primjenu prethodno detaljno opisane odredbe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a, tj. nema primjene plovidbenog prava i spor se ne odnosi na brod (ili jahtu). Slično tome, ako je luka nautičkog turizma sklopila ugovor o vezu s fizičkom osobom koja usluge veza koristi za osobne potrebe, tada nije ispunjena niti kauzalna niti personalna komponenta za primjenu

<sup>74</sup> O sudskoj praksi u kojoj je VSRH zauzeo slično stajalište opširnije: *infra. t. 4.7.*

<sup>75</sup> Osim ako nije riječ o sporovima u kojima prema ZPP (čl. 34. st. 1.) uvijek sude općinski sudovi (npr. sporovi iz radnih odnosa, smetanja posjeda, najamnih, zakupnih i stambenih odnosa, uzdržavanja, obiteljskih odnosa itd.), odnosno ako nije riječ o sporovima za koje je zakonom utvrđena nadležnost nekoga drugog suda.

čl. 34.b st. 1. t. 1. ZPP-a. U tom slučaju riječ je o potrošačkom ugovoru za koji će temeljem odredbe čl. 34. st. 2. ZPP-a biti nadležan općinski sud., osim ako nema uvjeta za primjenu čl. 34. b st. 1. t. 6. ZPP-a (primjena plovidbenog prava ili se spor odnosi na brod/jahtu), prema kojem članku bi spor bio kvalificiran kao plovidbeni spor za koji je nadležan trgovački sud. Konačno, u slučaju kada je koncesionar luke nautičkog turizma koji je pravna osoba ugovor o vezu sklopio s drugom pravnom osobom, propisana je nadležnost trgovačkog suda sukladno čl. 34. st. 1. t. 1. ZPP-a, i tada nije potrebno utvrđivati je li pravna osoba kao korisnik veza ugovor o vezu sklopila u vezi svoje poslovne djelatnosti.

### **3.3. Primjena atrakcijskog kriterija za uspostavu nadležnosti trgovačkog suda temeljem čl. 34.b st. 5. ZPP**

Slučaj u kojem bi za sporove iz ugovora o vezu stvarna nadležnost uvijek pri-pala trgovačkom sudu, nalazimo u odredbi čl. 34.b st. 1. t. 5. ZPP. Ta odredba, primjenom atrakcijskog kriterija,<sup>76</sup> uspostavlja nadležnost trgovačkih sudova u svim sporovima u kojima je stranka osoba nad kojom je otvoren stečajni postupak bez obzira na svojstvo druge stranke te sve sporove u povodu stečaja, osim ako nije riječ o sporovima u kojima prema ZPP-u uvijek sudi općinski sud (čl. 34. st. 1.), odnosno ako nije riječ o sporovima za koje je zakonom utvrđena nadležnost nekog drugog suda. Sporovi koji su pokrenuti prije nastupanja pravnih posljedica otvaranja stečaja dovršit će se pred sudovima pred kojima su pokrenuti.

## **4. Kritički osvrt na sudsku praksu**

### **4.1. Spor koji se odnosi na brod**

Prema aktualnoj sudske praksi do uspostave stvarne nadležnosti trgovačkog suda dolazi uvijek kada je u pitanju spor koji se odnosi na *brod*, neovisno o tome je li istodobno riječ i o sporu koji se odnosi na plovidbu morem i primjenu plovidbenog prava. VSRH je u nizu svojih odluka decidirano istaknuo da je dovoljno da je ispunjena samo prva komponenta kauzalnog kriterija (radi se o sporu koji se odnosi na brod) te da nije potrebno da budu kumulativno ispunjene prva i druga komponenta, također sud je zaključio da nije od značaja to što se na spor ne primjenjuje plovidbeno pravo ako je riječ o sporu koji se odnosi na brod.<sup>77</sup> Takva sudska praksa isključuje u praksi nepoželjnu situaciju da se o pojedinim sporovima koji se odnose na *brod* ali ne i na plovidbu morem i/ili primjenu plovidbenog prava raspravlja i odlučuje na općinskim, a ne na trgovačkim sudovima.

<sup>76</sup> Atrakcijski kriterij jest takav kriterij kod kojega se izbor stvarno nadležnog suda temelji na okolnosti da se već vodi ili da se može voditi određeni spor.

<sup>77</sup> Odluke VSRH u predmetima: Gr-679/1999 od 27. 9. 2000; Gr1-40/2010 od 19. 3. 2010; Gr-511/1999. od 11. 10. 2000; Revt 90/2006 od 5. 9. 2007.

Kreiranjem pravila iz čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a htjelo se postići upravo takvu sudsku praksu. Drugim riječima, pravilnim tumačenjem važnosti i uloge prve komponente kauzalnog kriterija i cilja odredbe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a, postiže se efekt da za sporove koji se odnose na *brodove* ne postoji više stvarno nadležnih sudova već svi sporovi koji se odnose na *brodove* neovisno o predmetu spora ulaze u nadležnost trgovačkog suda.

#### **4.2. Spor koji se odnosi na jahtu**

U pogledu pitanja koji sud je stvarno nadležan za sporove koji se odnose na *jahte* sudska praksa je jedinstvena. Svi sporovi u vezi *jahti* smatraju s plovidbenim sporovima jer je *jahta* u smislu ZPP-a brod. Slijedom čl. 34. b. st. 1. t. 6. ZPP-a za sporove u vezi *jahti* nadležni su trgovački sudovi jer je ispunjena prva komponenta kauzalnog kriterija. To znači, ako je objekt ugovora o vezu *jahta* za sve sporove iz tog ugovora nadležan je trgovački sud i to neovisno o tome je li ugovor trgovački ili potrošački i neovisno o tome radi li se o suhom vezu ili vezu u moru. Takva sudska praksa je pravilna i na zakonu utemeljena.

U postupku u kojem tužitelj zahtijeva naknadu štete od štetnika koji je nje-govu jahtu oštetio prilikom spuštanja u more, kao i od osiguravatelja temeljem ugovora o osiguranju, VSRH<sup>78</sup> je u obrazloženju presude istaknuo da se *jahta* u smislu PZ-a smatra brodom, pa se u sporu koji se odnosi na *jahtu* primjenjuju pravila o postupku u trgovačkim sporovima temeljem odredbe čl. 489. t. 2. ZPP-a, a za odlučivanje u ovom predmetu nadležan je trgovački sud.<sup>79</sup>

Na ovom mjestu, također, je nužno istaknuti da se pravni pojam *jahta* treba rabiti isključivo u opsegu toga pojma iz PZ-a. U predmetu u kojem se radi o sporu iz ugovora o kupoprodaji plovila OS u Zadru se oglasio stvarno nенадлеžnim i predmet ustupio TS u Splitu koji nije prihvatio nadležnost te je predmet dostavio VSRH radi rješavanja sukoba nadležnosti. TS u Splitu istaknuo je da se u ovom slučaju ne radi o pomorskom plovidbenom sporu za koji bi bio nadležan trgovački sud. Pozvao se i na odredbu čl. 5. PZ iz 1994, a kojom odredbom je definiran pojam broda. VSRH<sup>80</sup> je odlučio da je za postupanje u ovom predmetu stvarno nadležan općinski sud jer *jahta* koja je predmet spora ima dužnu 8 metara i spada u *brodicu*, a u ovom slučaju se ne primjenjuje plovidbeno pravo.<sup>81</sup>

U predmetu u kojem je tužitelj kao vlasnik jahte protiv tuženika (marine i osiguravatelja) podnio OS u Zagrebu tužbu radi naknade imovinske štete nastale na jahti kao i naknade druge imovinske štete u vidu troškova nastalih uz štetu

<sup>78</sup> VSRH, Revt 90/2006 od 5. 9. 2007.

<sup>79</sup> Vidjeti i odluku VSRH u predmetu: Gr-415/90 od 26. 12. 1990.

<sup>80</sup> VSRH, Gr-146/1998 od 1. 10. 1998.

<sup>81</sup> Znači, sud pogrešno govori o *jahti* koja ima duljinu 8 m i spada u *brodicu*. *Brodica* nije podvrsta *jahte*, detaljno objašnjeno *supra*.

na predmetnoj jahti te izmakle koristi bilo je sporno pitanje koji je sud stvarno nadležan za postupanje.<sup>82</sup> Tuženik je na prvom ročištu za glavnu raspravu, a prije nego što se na tom ročištu upustio u raspravljanje o glavnoj stvari istaknuo prigovor stvarne nenađežnosti OS u Zagrebu, navodeći da je u konkretnom slučaju za suđenje nadležan TS u Rijeci i to temeljem čl. 34. b. st. 1. t. 6. ZPP-a. OS u Zagrebu<sup>83</sup> je tuženikov prigovor stvarne nenađežnosti ocijenio osnovanim te je donio rješenje kojom se oglasio stvarno nenađežnim za postupanje u tom predmetu. Protiv rješenja žalbu je uložio tužitelj. ŽS u Zagrebu<sup>84</sup> odbio je žalbu tužitelja kao neosnovanu i potvrdio rješenje općinskog suda jer se po ocjeni županijskog suda radi o sporu koji se odnosi na jahtu, a jahta je u smislu ZPP-a brod, pa je temeljem čl. 34. b. st. 1. t. 6. ZPP-a za postupanje u tom sporu nadležan trgovачki sud. Predmet je ustupljen TS u Rijeci<sup>85</sup> koji je odlučio o meritumu predmeta.

#### **4.3. Klasifikacija brodova i jahti na podvrste prema njihovoj namjeni nije relevantna za izbor stvarno nadležnog suda**

U domaćoj sudske praksi evidentirana je jedna starija sudska odluka u kojoj je sud izrazio stajalište da klasifikacija *brodova* i *jahti* na određene podvrste, konkretno prema njihovoj namjeni nije odlučna za izbor stvarno nadležnog suda i to iz razloga što zakon koji uređuje pitanja stvarne nadležnosti ne razlikuje *brodove* prema namjeni, već samo određuje da je za sporove u vezi s *brodovima* nadležan trgovачki sud. Spor se odnosio na jahtu koja služi za razonodu, a sukob nadležnosti je nastao između OS u Supetru i OPS u Splitu. OPS u Splitu oglasio se stvarno nenađežnim i predmet ustupio OS u Supetru koji je izazvao sukob nadležnosti. VSH, temeljeći svoju odluku na odredbi čl. 6. st. 1. toč. 21. ZPUP u obrazloženju odluke istaknuo je da se jahta koja služi za razonodu, sport i rekreatiju smatra brodom, pa je temeljem čl. 36. st. 1. t. c) Zakona o redovnim sudovima (NN 5/77 i 27/88) za sporove u vezi s takvom vrstom broda stvarno nadležan okružni privredni sud. VSH je istaknuo da Zakon o redovnim sudovima ne razlikuje brodove prema namjeni, već samo određuje da je za sporove o brodovima nadležan privredni sud, pa budući da i jahta za razonodu spada pod pojam broda, to je i za sporove u vezi s jahtama stvarno nadležan okružni privredni sud.<sup>86</sup>

<sup>82</sup> U historijatu tužbe tužitelj opisuje da je do oštećenja jahte došlo pri podizanju motorne jahte pokretnom brodskom motornom dizalicom, a kojom su upravljali radnici marine (prvotuženika). Tijekom podizanja jahte došlo je do pucanja nosača na dizalici te je jahta pala na betonski plato i oštetila se. Radnici marine (prvotuženika) jahtu su podizali u svrhu njezinog podnog pranja.

<sup>83</sup> OS u Zagrebu, Pn-4833/07 od 2. studenog 2010.

<sup>84</sup> ŽS u Zagrebu, Gžn-296/11 od 15. veljače 2011.

<sup>85</sup> TS u Rijeci, P-3326/11.

<sup>86</sup> VSH, Gr-415/1990 od 26. 12. 1990.

#### 4.4. Spor koji se odnosi na brodicu

Sudska praksa stala je na stanovište da je u sporovima koji se odnose na brodicu prikladnija uspostava stvarne nadležnosti općinskih sudova.<sup>87</sup> To potvrđuje i starija sudska praksa. VSH je odlučio da je nadležan općinski sud u sljedećim sporovima: u sporu u kojem se traži naknada štete za uništeni brodice (VSH, R-144/1981 od 10.6.1981); u sporu o prodaji brodice (VSH, R-118/1983 od 12.5.1983.); u sporu zbog neurednog ispunjenja ugovora o popravku brodice (VSH, R-27/81 od 25.3.1981); u sporu o plutajućim objektima (VSH, II-Rev-61/1982 od 16.6.1982 i VSH, R-368/1985 od 19.11.1985).<sup>88</sup> Međutim, smatramo da sudska praksa prema kojoj su za sve sporove u vezi *brodica* stvarno nadležni općinski sudovi nije dobro rješenje i ne odgovara suvremenim oblicima korištenja *brodica*, napose kad je riječ o njihovoj ulozi u nautičkom turizmu, njihovoj sve većoj imovinskoj vrijednosti te sličnosti između rekreacijskih brodica i jahti.

Ako se spor odnosi na *brodicu* ali se ne odnosi na plovidbu morem i na spor se ne primjenjuje plovidbeno pravo moguće je složiti se sa stajalištem da je prema pozitivnopravnom uređenju stvarne nadležnosti za takve sporove uvijek nadležan općinski sud. Primjeri sporova koji prema pozitivnopravnom uređenju čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a i aktualnoj sudskoj praksi u svakom slučaju ostaju izvan nadležnosti trgovačkog suda su sporovi u vezi kupoprodaje brodica i sporovi u vezi ovrhe na brodici. Sudska praksa je u tom pogledu jedinstvena.<sup>89</sup>

Problem u odabiru stvarno nadležnog suda nastaje ako je objekt ugovora o vezu brodica u smislu kako PZ definira brodicu. Tada nije ispunjena prva komponenta kauzalnog kriterija, pa treba ocijeniti jesu li ispunjene druge dvije komponente kauzalnog kriterija, odnosno utvrditi primjenjuje li se na spor plovidbeno pravo i radi li se o sporu koji se odnosi na plovidbu na moru.

Kao što je detaljno opisano, gramatičkim i teleološkim tumačenjem može se zaključiti da sporovi koji se tiču *brodica* nisu obuhvaćeni prvom objektivnom komponentom kauzalnog kriterija. Međutim, kao što je istaknuto, pogrešno je zaključiti da ako nije ispunjena prva objektivna komponenta kauzalnog kriterija nema uvjeta za primjenu čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a. Ukoliko je ispunjena bar jedna od druge dvije komponente kauzalnog kriterija, nema razloga za to da ne dode do primjene čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a.<sup>90</sup>

<sup>87</sup> Vidjeti odluke u sljedećim predmetima: VSRH, Gr1-350/07 od 26.9.07; VSRH, Gr1-285/13 od 15.4.2013; VSRH, Gr-151/98 od 29.7.1998; VSRH, Gr-146/98 od 1.10.1998.; VSRH, Gr1-336/07 od 25.9.2007; VTS, Pž-1739/05 od 22.9.2006; VSRH, Gr1-397/06 od 7.1.2007; VSRH, Gr1-772/12 od 29.1.2013.; VSRH, Gr1-352/11 od 31.8.2011; VSRH, Gr1-32/11 od 22.2.2011; VSRH, Gr1-312/2010 od 23.9.2010.

<sup>88</sup> Prema BREŽANSKI, *op. cit. bilješka 18.*

<sup>89</sup> VSRH, Gr-146/98 od 1.10.1998; VSRH, Gr1-285/13 od 15.4.2013; VSRH, Gr1/336/07 od 25.9.2017.

<sup>90</sup> Opširnije: *supra t. 3.1.2. „Spor koji se odnosi na plovidbu na moru“ kao komponenta kauzalnog*

#### **4.5. Spor koji se odnosi na plovidbu na moru**

Ako je spor nastao iz ugovora o vezu broda ili jahte odabir stvarno nadležnog suda u praksi ne predstavlja problem. Za takav spor bit će nadležan trgovacki sud. Međutim analiza sudske prakse pokazala je da nerijetko problemi u praksi nastaju prilikom odabira stvarno nadležnog suda ako se spor odnosi na brodicu.

U sudskej praksi su brojni primjeri u kojima su sudovi respektirali samo prvu komponentu kauzalnog kriterija i zbog toga zaključili da je u sporu iz ugovora o vezu brodice stvarno nadležan općinski sud zato što se spor odnosi na brodicu a ne na brod ili jahtu. Takva sudska praksa dovodi do toga da iz nadležnosti trgovackog suda izmiču svi oni sporovi koji se odnose na *plovidbu na moru* i/ili primjenu plovidbenog prava ali koji se istodobno ne odnose na *brod*. Iz toga se može zaključiti da aktualna sudska praksa u tumačenju ove komponente (spor koji se odnosi na plovidbu morem) kauzalnog kriterija ne zadovoljava one ciljeve i potrebe koji se žele postići pravnopolitičkim opredjeljenjem da trgovacki sudovi odlučuju u plovidbenim sporovima.

Za pravilnu primjenu čl. 34. b. st. 1. t. 6. ZPP-a osim pravilnog tumačenja dosegla svake od triju komponenti kauzalnog kriterija, odlučno je pravilno tumačenje odnosa triju komponenti kauzalnog kriterija. Tri komponente kauzalnog kriterija se vrlo često ne preklapaju ali se međusobno nadopunjaju, pa ako nije ispunjena prva komponenta jer se radi o sporu koji se odnosi na *brodicu*, a ispunjena je druga komponenta (*spor se odnosi na plovidbu na moru*) i/ili treća komponenta (*na spor se primjenjuje plovidbeno pravo*) za postupanje i odlučivanje u sporu bit će nadležan trgovacki sud. Zakon ravnopravno nabrala sve tri komponente, pa ako se tako razmatra problem primjene čl. 34. b. st. 1. t. 6. ZPP-a, i ako se respektiraju sve tri komponente kauzalnog kriterija, svi sporovi u kojima je zastupljena jedna od komponenti kauzalnog kriterija su plovidbeni sporovi za koje je temeljem čl. 34. b. st. 1. t. 6. ZPP-a nadležan trgovacki sud. U postupcima u kojima je odlučivao o sukobu stvarne nadležnosti VSRH se jasno izjasnio da komponente kauzalnog kriterija ne moraju biti kumulativno ispunjene. Znači, ne mora istodobno biti riječ o sporu koji se odnosi na brod i na plovidbu morem i/ili plovidbeno pravo, već je dovoljno da bude ispunjena jedna od komponenti kauzalnog kriterija.

Ako se radi o sporu koji se odnosi na brodicu i na *plovidbu morem* ali se na spor ne primjenjuje plovidbeno pravo, primjerice može biti riječ o sporovima nastalim iz ugovora o najmu brodice, ugovora o vezu brodice ili sporovima u vezi izvanugovorne odgovornosti za štetu na brodici, a na koje odnose se primjenjuju pravila ZOO-a, a ne PZ-a, sudska praksa u pogledu izbora stvarno nadležnog suda nije jedinstvena i može se izložiti kritici.

---

*kriterija za definiranje plovidbenog spora i 3.1.3. „Spor na koji se primjenjuje plovidbeno pravo“ kao komponenta kauzalnog kriterija za definiranje plovidbenog spora.*

U postupku u kojem je tužitelj podnio općinskom суду tužbu radi naknade štete iz ugovora o najmu plovila (tzv. *charter jahte*), tvrdeći da je kao najmoprimac pretrpio štetu zbog nemogućnosti korištenja tog plovnog objekta u razdoblju od šest dana, s time da je najam bio ugovoren u trajanju od 14 dana, općinski sud se oglasio stvarno nenađežnim, pozivom na odredbu čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a, navodeći da je riječ o sporu koji se odnosi na brod i plovidbu na moru. Trgovački sud izazvao je sukob nadležnosti navodeći da je stvarno nadležan općinski sud upravo na temelju odredbe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a u vezi s čl. 5. st. 1. t. 4, t. 15. i t. 20. PZ-a. VSRH<sup>91</sup> je utvrdio da se u ovom slučaju radi o sporu iz ugovora o najmu plovnog objekta duljine manje od 12 metara, a to znači da se ne radi o brodu već o *brodici*. Iz tog razloga odlučio je da je za suđenje u sporu radi naknade štete iz ugovora o najmu brodice stvarno nadležan općinski sud.

TS u Rijeci<sup>92</sup> oglasio se stvarno nenađežnim za suđenje u parnici u kojoj je tužitelj fizička osoba, nema podataka da je trgovac (obrtnik ili trgovac pojedinac), a podnio je tužbu radi naknade štete koju trpi kao vlasnik jedrilice. Tužbeni zahtjev za naknadu štete temelji se na izvanugovornoj odgovornosti marine za štetu na jedrilici koja po svojim karakteristikama nije brod u smislu odredbe čl. 5. st. 1. točka 2. PZ-a, jer je dugačka 11,49 m, ima bruto tonažu manju od 15 i nije ovlaštena prevoziti više od 12 putnika. Unatoč toga što tužitelj navodi da se radi o pomorskom sporu, TS u Rijeci spor nije ocijenio pomorskim sporom iz razloga što je našao da šteta nije nastala na brodu nego na brodici, da se ne radi o šteti nastaloj pri plovidbi na moru niti se u rješavanju spora primjenjuje plovidbeno pravo. VTS<sup>93</sup> je prihvatio stajalište TS u Rijeci, i u obrazloženju svoje odluke istaknuo je da ne postoje elementi za primjenu bilo koje odredbe plovidbenog prava u rješenju spora, a ne radi se ni o sporu nastalom iz plovidbe na moru. Zato je i prema odluci VTS za suđenje u ovom predmetu stvarno nadležan općinski sud.

U oba slučaja radi se o tipičnim pomorskopravnim stvarima. U prvom slučaju spor je nastao iz ugovora o najmu plovila. Ugovor o najmu plovila jest neimenovani ugovor, znači nije ugovor posebno uređen PZ-om.<sup>94</sup> Međutim, spor nastao iz ugovora o najmu plovila bi svakako trebalo smatrati plovidbenim sporom u smislu čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a jer je to spor koji se odnosi na plovidbu morem. U drugom slučaju, riječ je o izvanugovornoj odgovornosti za štetu marine na plovilu. Iako se i u ovom slučaju ne primjenjuje plovidbeno pravo i ovaj spor bi trebalo smatrati sporom koji se odnosi na plovidbu morem.<sup>95</sup> Nije opravданo da navedeni

<sup>91</sup> VSRH, Gr1 350/07 od 26. 9. 2007.

<sup>92</sup> TS u Rijeci, P-2279/03 od 17. 1. 2005.

<sup>93</sup> VTS, Pž-1739/05 od 22. 9. 2006.

<sup>94</sup> Opširnije o ugovoru o najmu jahte i brodice: Petrinović Ranka, Perkušić Ante, Mandić Nikola: Ugovor o najmu jahte i brodice, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 45 (2008), br. 4, str. 863-884.

<sup>95</sup> Tumačenje dosega druge komponente kauzalnog kriterija «spor koji se odnosi na plovidbu morem» opširnije: *supra*, t. 3.1.2.

sporovi koji se odnose na *brodicu* i plovidbu morem izmišlu iz nadležnosti trgovčkih sudova samo iz razloga što se radi o brodici, a ne o brodu.

#### **4.6. Spor na koji se primjenjuje plovidbeno pravo**

Kada je riječ o sporu koji se odnosi na brodicu, a na koji se primjenjuje plovidbeno pravo za takav spor bi trebali biti nadležni trgovčki sudovi jer je ispunjena treća komponenta kauzalnog kriterija. To potvrđuje i sudska praksa.

U sporu u vezi sudara čamca tužitelja i glisera tuženika VSRH je odlučio da se radi o plovidbenom sporu jer se na spor treba primijeniti plovidbeno pravo.<sup>96</sup>

U sporu koji je nastao iz ugovora o popravku broda općinski sud oglasio se stvarno neneadležnim i predmet ustupio trgovčkom sud jer je smatrao da se radi o sporu koji proizlazi iz trgovčkog ugovora (čl. 19. st. 1a) ZS NN broj 3/94), polazeći od toga da su obje stranke trgovci, a sporna tražbina proizlazi iz ugovora o popravku broda. Trgovčki sud je smatrao da je stvarno nadležan sud koji mu je ustupio predmet (općinski sud) jer se ne radi o sporu iz trgovčkog ugovora zbog toga što je tuženik fizička osoba a ne trgovac. VSRH<sup>97</sup> je zaključio da je za postupanje u ovom sporu nadležan trgovčki sud i to iz razloga što se na predmetni ugovor primjenjuje plovidbeno pravo i to bez obzira na svojstvo stranaka u sporu.<sup>98</sup> Dakle, nadležnost je uspostavljena s obzirom na činjenicu da se radi o plovidbenom sporu, drugim riječima sporu na koji se primjenjuje plovidbeno pravo, a u tom slučaju nije relevantno je li riječ o trgovčkom ili potrošačkom ugovoru.<sup>99</sup>

U prethodno prikazanoj odluci VSRH<sup>100</sup> u kojoj je sud pravilno odlučio da je u sporu radi naplate novčane tražbine s osnova prodaje broda nadležan trgovčki sud jer se radi o obveznom odnosu koji se odnosi na brodove, sud se pozvao i na čl. 1. st. 1. PZ-a. Treba istaknuti da čl. 1. st. 1. PZ (na koji se sud pozvao) određuje sadržaj zakona (PZ-a), govori se o tome da se odredbama PZ-a uređuju (između ostalog i) «ugovorni i drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove». Ugovor o kupoprodaji broda ne spada u pojam «drugih obveznih odnosa koji se odnose na brodove», a o kojima govori čl. 1. st. 1. PZ-a. Ugovor o kupoprodaji je normiran ZOO-om. Sintagma «drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove» iz čl. 1. st. 1. PZ-a obuhvaća primjerice odgovornosti vlasnika broda i brodara za štetu koju iz izvanugovornog odnosa prouzroči brod osobama i stvarima izvan broda te okolišu, obvezni odnos u vezi sudara broda, vađenja podrtina i potonulih stvari i sl. Znači, u slučaju u kojem se radi o sporu iz kupoprodaje broda nadležan je

<sup>96</sup> VSRH, Rev-2009/96 od 13.12.2000.

<sup>97</sup> VSRH, Gr 224/1996 od 23. 10. 1996.

<sup>98</sup> U ovom slučaju s obzirom na vrijeme nastanka obveznog odnosa (tijekom 1992. godine) kao mjerodavno materijalno pravo treba primijeniti odredbe čl. 424. st. 1. do čl. 433. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (NN broj 53/91).

<sup>99</sup> O sudskej praksi u vezi sporova koji proizlaze iz trgovčkih ugovora opširnije: *infra*, t. 4.8.

<sup>100</sup> VSRH, Gr1 40/10-2 od 19. 3. 2010.

trgovački sud zato što se radi o sporu koji se odnosi na brod, a ne iz razloga što se radi o drugom obveznom odnosu koji se odnosi na brodove u smislu čl. 1. st. 1. PZ-a jer kupoprodaja broda nije obvezni odnos koji je uređen PZ-om.

#### **4.7. Posebno o sporovima radi isplate naknade za usluge veza plovila u marini**

U sporu koji se odnosi na brodicu, marina kao tužitelj je protiv korisnika veza kao tuženika potraživala isplatu naknade za uporabu veza. O sporu je odlučivao je TS u Rijeci, kao prvostupanjski sud te VTS kao drugostupanjski sud. Stranke su bile u poslovnom odnosu temeljem kojeg je tužitelj preuzeo obvezu osigurati tuženiku uporabu veza i preuzeti tuženikovo plovilo na čuvanje i održavanje. Riječ je o potrošačkom ugovoru jer je korisnik veza fizička osoba koja brodicu koristi za osobne potrebe. Tuženik nije dokazao da je odustao od ugovora sukladno ugovornim odredbama, kao ni tvrdnju da je platio dug stoga je sud usvojio tužbeni zahtjev i naložio tuženiku plaćanje naknade za vez. Iako u ovom postupku sudovi nisu raspravljali o stvarnoj nadležnosti, VTS je u svojoj odluci istaknuo da je isplata naknade za usluge veza plovila u marini po svom sadržaju plovidbeni spor. Sud je zaključio da su po svojim sadržajnim i pojavnim elementima, većina djelatnosti koje se u lukama za posebne namjene obavljuju, istovjetne lučkim djelatnostima u lukama otvorenim za javni promet te je ukazao i na propis kojim je izričito reguliran obveza korisnika luke za posebne namjere u vezi načina korištenja luke čl. 29. st. 3. Zakona o morskim lukama (u nastavku ZML)<sup>101</sup>, a temeljem kojeg postoji istodobno i ovlaštenje na naplatu naknade za upotrebu obale. Analognom primjenom odredbe čl. 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 je i privez. Smatramo da je obrazloženje suda u ovom predmetu i njegov zaključak da su sporovi koji nastaju iz ugovora o vezu plovidbeni sporove izvrstan argument u prilog prethodno izložene teorijske interpretacije dosega pojma „plovidbeni sporovi“ za potrebe određivanja stvarne nadležnosti za sporove iz ugovora o vezu. Ističemo ovu sudsku odluku kao pravilno tumačenje cjelovitog konteksta ugovora o vezu i njegovih obilježja.

Isplata naknade za pružanje određene usluge, pa tako i usluge veza plovila u marini je klasičan građanskopravni zahtjev na koji se primjenjuju odredbe ugovora o vezu i opće odredbe ugovornog prava iz ZOO-a. Elementi plovidbenog prava su u tome što za rješavanje pitanja plaćanja naknade za usluge veza plovila u marini može doći do analogne primjene propisa koji uređuje pomorskopopravna pi-

<sup>101</sup> Na spor se primjenjivao Zakon o morskim lukama, Narodne novine br. 108/95, 6/96, 97/00.

tanja u vezi lučkih djelatnosti i njihovog obavljanja. Međutim, promatrajući stvar u širem kontekstu plaćanje lučke naknade jest i spor koji se odnosi na plovidbu na moru u opsegu toga pojma kako je opisano i kako ga treba tumačiti za potrebe čl. 34.b. st. 1. t. 6. ZPP-a.

Kada je riječ o plaćanju naknade za komunalne vezove i vezove u lukama otvorenim za javni promet stajalište VSRH je jedinstveno, sporovi u vezi plaćanja naknade za korištenje veza su sporovi na koje se primjenjuje *plovidbeno pravo*.

VSRH je istaknuo da je za odlučivanje o tužbenom zahtjevu koji se odnosi na plaćanje naknade za korištenje luke za privez brodova tuženika nadležan trgovački su jer se radi o sporu koji se odnosi na brodove i na koji treba primijeniti plovidbeno pravo.<sup>102</sup> To potvrđuje i starija sudska praksa. U sporu iz 1978. godine VSH<sup>103</sup> je rješavajući sukob nadležnosti između općinskog i okružnog privrednog suda zaključio da je za odlučivanje u sporu o naknadi za korištenje veza u luci nadležan okružni privredni sud, jer se radi o sporu na koji se primjenjuju propisi pomorskog (plovidbenog) prava i to propisi donijeti na temelju Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima, (Narodne novine br. 19/1974, 39/75 i 17/77).<sup>104</sup>

U sporu radi plaćanja lučke naknade TS u Rijeci oglasio se stvarno neneadležnim iz razloga što smatra da se ne radi o sporu iz trgovačkog ugovora između osoba koje obavljaju trgovačku djelatnost. OS u Rijeci izazvao je sukob stvarne nadležnosti jer smatra da tražbina koja je predmet ovršnog postupka postoji zbog neplaćanja lučke naknade, koja potječe iz obavljanja lučkog prometa, a to je djelatnost gospodarskog karaktera, pa prema mišljenju općinskog suda u konkretnom sporu treba postupati trgovački sud. VSRH<sup>105</sup> je zaključio da se u konkretnom slučaju radi o sporu o lučkoj naknadi koji predstavlja plovidbeni spor budući da se na njega primjenjuje plovidbeno pravo, pa je stoga nadležan trgovački sud. Znači ovdje ne dolazi do primjene čl. 34.b. st. 1. t. 1. ZPP-a koji propisuje nad-

---

<sup>102</sup> VSRH, Gr-219/1995

<sup>103</sup> VSH, Gž-524/78 od 9.1.1979.

<sup>104</sup> Također i u sporu o kojem su sudovi odlučivali prije dvadeset godina, argumentacija je bila jednaka, sudovi su zaključili da je u pitanju plovidbeni spor pa je i tog razloga nadležan trgovački sud. U sporu između komunalnog javnog poduzeća kao tužitelja i putničke agencije kao tuženika radi plaćanja naknade za korištenje luke za privez brodova tuženika tijekom 1990. godine, odlučujući o sukobu nadležnosti između trgovačkog i općinskog suda, VSRH, Gr 219/1995. od 11. rujna 1997. je odlučio da je za postupanje nadležan trgovački suda. VSRH je zaključio da mjerodavno materijalno pravo koje treba primijeniti u ovome sporu predstavljaju odredbe ranijeg Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima (Narodne novine broj 19/74, 39/75, 17/77 i 18/81) napose one iz čl. 48. do 52. spomenutog Zakona koje reguliraju lučke naknade. Zbog toga se, prema shvaćanju Vrhovnog suda radi o sporu koji se odnosi na brodove i na koji treba primijeniti plovidbeno pravo.

<sup>105</sup> VSRH, Gr 275/1996 od 9. 10. 1996.

ležnost trgovačkih sudova za sporove nastale iz trgovačkih ugovora, pa za pitanje plaćanja lučke naknade nije relevantna činjenica jesu li stranke trgovci i proizlazi li spor iz obavljanja njihove poslovne djelatnosti, već dolazi do primjene čl. 34. b. st. 1. t. 6. ZPP-a.

## 5. Stvarna nadležnost u sporovima iz ugovora o vezu de lege ferenda

Rezultati istraživanja i rasprava o rezultatima istraživanja pokazuju da se uočeni problemi, a to su česti sukobi stvarne nadležnosti, nejedinstvena sudska praksa u pogledu pitanja koji sud je stvarno nadležan za odlučivanja u sporu iz ugovora o vezu i kao posljedica toga pravna nesigurnost u pogledu izbora stvarno nadležnog suda mogu prevladati intervencijom na dvije razine *de lege lata* i *de lege ferenda*.

Kao što je prethodno detaljno opisno, smatramo da se određeni broj sukoba nadležnosti može izbjegći pravilnim tumačenjem postojeće odredbe čl. 34.b st.1. t. 6. ZPP-a. Znači, već sada u okviru postojeće koncepcije i normativnog ustroja stvarne nadležnosti određeni broj sukoba nadležnosti može se izbjegći ako sudovi sve tri komponente kauzalnog kriterija promatraju kao cjelinu te pravilno tumače doseg svake od njih.<sup>106</sup> Međutim, rezultati istraživanja pokazuju da se različit i nejedinstven pristup u tumačenju čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a kada su u pitanju sporovi iz ugovora o vezu teško može prevladati samo određenim korekcijama u sudskom tumačenju. Kada su u pitanju sporovi iz ugovora o vezu, očito je da tumačenje postojeće odredbe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a pričinjava probleme u praksi, a različit i nejedinstven pristup njezinom tumačenju pokazuje da navedena odredba kompetencijskog propisa nije dovoljno jasna i ne odgovara u potpunosti suvremenim uvjetima poslovne prakse. U toj situaciji, upitno je i neizvjesno mogu li se razlike u sudskom tumačenju prevladati samo izradom komentara postojećeg propisa i iznošenjem smjernica za njegovu primjenu ili je potrebno problem riješiti izmjenama zakona koje bi izravno i nedvosmisleno dovele do toga da su za sve sporove iz ugovora o vezu nadležni trgovački sudovi.

Smatramo da u interesu pravne sigurnosti i ujednačene sudske prakse u pogledu pravnog pitanja koji sud je stvarno nadležan treba izravno i jasno propisati da su za sve sporove koji se odnose na ugovor o vezu stvarno nadležni trgovački sudovi, bez obzira je li u pitanju suhi vez ili je plovilo na vezu u moru te neovisno je li u pitanju brod, jahta ili brodica te radi li se o potrošačkom ili trgovačkom ugovoru. Ne vidimo niti jedan razuman razlog zašto bi u pogledu stvarne nadležnosti sporovi u vezi usluga luka nautičkog turizma bili tretirani različito ovisno o tipu plovila (jahta ili brodica) ili tipu ugovora o vezu ili mjestu gdje se plovilo nalazi ili gdje se usluga pruža (suhi vez ili vez u moru).<sup>107</sup>

<sup>106</sup> Opširnije: *supra*, t. 3.1.

<sup>107</sup> Detaljno opisano: *supra*, t. 3.1.2.

Budući da smatramo da pravno politički cilj treba biti da su za sve sporove iz ugovora o vezu nadležni trgovački sudovi, a dvojbeno je može li se to ostvariti u okviru postojećeg normativnog ustroja stvarne nadležnosti, zakonodavcu i kompetentnoj stručnoj javnosti, ponudili smo na daljnje razmatranje prijedloge za izmjenu i dopunu kompetencijskog propisa ili alternativno (PZ-a). Ti prijedlozi su u skladu s općom koncepcijom da za sve sporove koji imaju pomorskopravni karakter trebaju biti nadležni trgovački sudovi.

Načelno se smatra da pravila o stvarnoj nadležnosti treba pomno i oprezno mijenjati jer svaka promjena direktno zadire u segment same organizacije sudskog sustava.<sup>108</sup> Međutim, u ovom slučaju smatramo da su određene izmjene i dopune zakona nužne jer je očito da propis nije dovoljno jasan i da su prisutne dvojbe u njegovu tumačenju, prvenstveno to dolazi do izražaja kada je u pitanju spor koji se odnosi na brodicu na vezu u luci nautičkog turizma. Nužno je naglasiti da izmjene zakona koje se predlažu ne bi dovele do bitno izmijenjenih i drugačijih kompetencijskih propisa od pozitivnopravnih propisa. U nadležnost trgovačkih sudova došlo bi do inkvizije svih sporova iz ugovora o vezu brodica te sporova u vezi kupoprodaje i leasinga brodica. Izvan nadležnosti trgovačkih sudova i dalje bi ostali sporovi u vezi ovrhe na brodici.

Znači, u svrhu pronalaženja najboljeg rješenja za uspješno prevladavanje problema čestih sukoba stvarne nadležnosti, u ovom radu razmatrano je pitanje jesu li potrebne intervencije u kompetencijski zakon i izmjene odredbe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a ili alternativno umjesto izmjene odredbe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a isti rezultat mogao bi se postići izmjenom odgovarajućih odredbi PZ-a. Radi se o pitanju nomotehničke prirode u koji propis treba intervenirati da bi se postigao taj cilj, i to u kompetencijski propis (ZPP) ili u propis koji kao *lex specialis* uređuje plovidbeno pravo (PZ). U nastavku elaboriramo koje izmjene i dopune zakonskih odredbi dolaze u obzir te koji učinak u praksi bi proizvele njihove izmjene.

U okviru reglementacije dosega prve komponente kauzalnog kriterija odredbe čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a «sporovi koji se odnose na brodove» razmatrano je pitanje je li potrebno šire definirati prvu komponentu kauzalnog kriterija iz čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a (sporovi koji se odnose na brod). Analizirano je koji bi učinak u praksi proizvelo proširivanje dosega prve komponente kauzalnog kriterija.

Proširivanje dosega prve komponente kauzalnog kriterija moguće je izvršiti propisivanjem da prva komponenta kauzalnog kriterija uz sporove koji se odnose na brod obuhvaća i a) brodice koje se komercijalno iskorištavaju (brodice za gospodarske namjene) ili b) brodice ili c) plovne objekte osim ratnih brodova.

Ako se izvrši inkvizija samo brodica za gospodarske namjene (brodica koje se komercijalno iskorištavaju) ne bi se mogao postići bitno drugačiji učinak u

<sup>108</sup> Definiranje djelokruga pojedinih sudova bitno je i za planiranje potrebnog broja sudaca te planiranja mreže sudova u Republici Hrvatskoj, a to se reflektira i na plan državnog proračuna.

primjeni čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a od onog koji danas imamo i koji je moguć pravilnim tumačenjem i primjenom postojeće odredbe. Prema odredbi čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a i aktualnoj sudskoj praksi namjena plovnog objekta nije odlučna za primjenu te odredbe. Točnije, namjena plovnog objekta nije atribut koji definira prvu komponentu kauzalnog kriterija. Odredba čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a primjenjuje se na spor koji se odnosi na *brod* neovisno o namjeni broda u opsegu tog pojma kako je objašnjeno *supra*. Ima li smisla to izmijeniti, pa upravo namjenu brodice uvesti kao važnu komponentu kauzalnog kriterija koja bi utjecala na to da prvom komponentom kauzalnog kriterija budu obuhvaćeni osim sporova koji se odnose na brodove u opsegu toga pojma kako je opisano i svi sporovi koji se odnose na brodice koje se koriste u gospodarske namjene. U tom smislu u doseg prve komponente kauzalnog kriterija ulazili bi osim brodova i: a) brodice za gospodarske namjene, b) ribarske brodice, c) rekreativska plovila duljine manje od 12 m koja se koriste u gospodarske namjene, d) gliseri duljine manje od 12 metara ako se koriste u gospodarske namjene (gliseri duljine veće od 12 m smatraju se jahtama i već sada ulaze u doseg ove odredbe), e) osobna polovila na vodomlazni pogon ako se koriste u gospodarske namjene, f) brodice na vesla ako se koriste u gospodarske namjene. U tom slučaju, izvan dosega prve komponente kauzalnog kriterija ostali bi: a) javne brodice jer javne brodice su brodice koje služe isključivo u negospodarske svrhe, b) brodice za osobne potrebe jer se i one ne koriste u gospodarske namjene, c) rekreativska polovila duljine manje od 12 m ako se ne koriste u gospodarske namjene, d) gliseri duljine manje od 12 m koji se ne koriste se u gospodarske namjene, e) osobna plovila na vodomlazni pogon ako se ne koriste u gospodarske namjene. Takva izmjena ne bi bila učinkovita upravo za sporove iz ugovora o vezu brodica koje njihovi vlasnici koriste za osobne potrebe te s marinama sklapaju ugovore o vezu.

Međutim, ako bi se prvom komponentom uz brodove obuhvatile i *brodice*, znači ako bi se izvršila inkluzija *brodica* u prvu komponentu kauzalnog kriterija čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a tada bi se postigao učinak da svi sporovi koji se odnose na brodice, osim sporova u vezi ovrh na brodici ulaze u nadležnost trgovačkih sudova.

Smatramo najprihvatljivijim izmijeniti prvu komponentu kauzalnog kriterija na način da se njome obuhvate svi *plovni objekti osim ratnih brodova*, znači, brodovi, jahte i brodice. Ratni brodovi bi kao i do sada ostali u nadležnosti općinskih sudova. Vlasnik ratnog broda je uvijek država, a ratni brodovi ne obavljaju komercijalne poslove, gospodarski se ne iskorištavaju, pa ne bi bilo opravdano da o sporovima u vezi ratnih brodova odlučuju trgovački sudovi. Predlaže se slijedeća izmjena i dopuna odredbe čl. 34. b. st. 1. t. 6. ZPP-a: *Trgovački sudovi nadležni su u sporovima koji se odnose na brodove plovne objekte osim ratnih brodova, i<sup>109</sup> plovni-*

---

<sup>109</sup> Predlaže se brisanje veznika „i“ u ovom dijelu odredbe, opširnije u nastavku.

*bu na moru i unutarnjim vodama te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo (plovidbeni sporovi).*

Cilj i učinak predložene izmjene zakona:

- Došlo bi do inkluzije brodica u prvu komponentu kauzalnog kriterija „spor koji se odnosi na brod;“
- Ovako jasna, izravna i nedvosmislena izmjena bi dovela do zakonskog rješenja prema kojem bi se odredba čl. 34. b. st. 1. t. 6. ZPP primjenjivala na sve sporove koji se odnose na plovne objekte osim ratnih brodova, znači brodove, jahte, brodice, osim postupaka ovrha na brodici. To znači, da bi za sve sporove iz ugovora o vezu bili nadležni trgovački sudovi, neovisno o tome je li riječ o brodu, jahti ili brodici, radi li se o ugovoru o suhom vezu ili o vezu u moru, te neovisno o tome je li riječ o trgovačkom ili potrošačkom ugovoru.

Razmatrali smo pitanje je li potrebno proširiti doseg druge komponente kauzalnog kriterija iz čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a (**«spor koji se odnosi na plovidbu na moru»**), pa slijedom toga odrediti da su trgovački sudovi nadležni za sporove koji se odnose na plovilu na moru kao i sve ostale sporove nastale u vezi brodova. Od toga se odustalo jer takva dopuna ne bi ni na koji način mijenjala postojeći koncept stvarne nadležnosti, odnosno utjecala na stvarnu nadležnost sudova u odnosu na brodice. Najme, za primjenu čl. 34.b st. 1. t. 6. ZPP-a je dovoljno da se spor odnosi na brod, pa se proširivanjem druge komponente kauzalnog kriterija ništa ne bi faktično promijenilo u odnosu na brodice.

Međutim, ako se zakonodavac odluči na izmjene i dopune ZPP-a trebalo bi izvršiti izmjenu odredbe čl. 34. b. st. 1. t. 6. ZPP-a u dijelu u kojem govori: [...] sporovi koji se odnose na brodove i plovidbu na moru [...]. Jezično tumačenje stilizacije tog dijela odredbe može ostaviti dojam da se treba raditi o kumulativnoj primjeni obje komponente kauzalnog kriterija (brod + plovidba morem). Međutim, kao što je opisano i potkrijepljeno sudskom praksom<sup>110</sup> nije potrebna kumulativna primjena komponenti kauzalnog kriterija iz čl. 34. b. st. 1. t. 1. ZPP-a, a to znači da se spor koji se odnosi na brod ne mora istodobno odnositi i na plovidbu morem i obrnuto. Zbog toga se predlaže da se, ukoliko se bude mijenjao kompetencijski propis (ZPP), izvrši izmjena zakona na način da se briše veznik «i» koji se u zakonskom tekstu nalazi između, točnije vezuje dvije kauzalne komponente te da izmijenjeni dio odredbe glasi: *Trgovački sudovi nadležni su u sporovima koji se odnose na brodove plovne objekte osim ratnih brodova, i plovidbu na moru i unutarnjim vodama te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo (plovidbeni sporovi).*

Ako zakonodavac ne prihvati prijedloge za izmjene i dopune kompetencijskog propisa (ZPP-a), identičan učinak može se postići izmjenama PZ-a. U tom slučaju trebalo bi izmijeniti definiciju pojma *brodica* iz čl. 5. st. 1. t. 15. PZ-a te čl. 2.

<sup>110</sup> Opširnije bilješka 96 i tekst uz bilješku 96.

PZ-a koji govori o području primjene PZ-a u odnosu na jahte i pomorske objekte. Predlaže se slijedeća izmjena i dopuna definicije brodice: *Brodica jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 m, ili ukupna snaga porivnih strojeva veća od 5 kW, bruto tonaža manja od 15, i koji je ovlašten prevoziti najviše 12 putnika. Duljina brodice namijenjene za sport i razonodu ne prelazi 12 m [...].* Izmijenjenom i dopunjenoj definicijom proširila bi se obilježja *differentiae specifcae* brodice, a istodobno zadržalo bi se jasno razlikovanje opsega pojma *brodica* u odnosu na pojmove drugih *plovnih objekata*, znači, *brodova i jahti*.

Konačno, autori ukazuju da bi u interesu pravne sigurnosti i postizanja jedinstvene sudske prakse u vezi odabira stvarno nadležnog suda trebalo uz izmjenu definicije brodice iz PZ-a izmijeniti i dopuniti čl. 2. PZ-a na način da se brodice i jahte svrstaju u istu kategoriju u pogledu polja primjene PZ-a. Točnije, da se propiše da se odredbe PZ-a koje se odnose na brodove primjenjuju i na jahte i na brodice. Ta intervencija u PZ bi također rezultirala inkluzijom svih sporova koji se odnose na brodice u nadležnost trgovackog suda osim postupka ovrhe i osiguranja na brodici. To bi bilo na tragu politike uključivanja svih sporova koji imaju pomorski karakter u nadležnost specijaliziranih sudova koji imaju iskustvo u kompleksnoj i specifičnoj materiji pomorskih sporova.

Prijedlog izmjene i dopune čl. 2. st. 1. PZ-a: «*Ako ovim Zakonom nije drugaćije određeno, njegove odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju se i na jahte i brodice*», a prijedlog dopune čl. 2. st. 2. PZ-a: „*Odredbe ovog Zakona koje se odnose na brodove primjenjuju se i na druge pomorske objekte osim jahti i brodica, samo ako je to ovim Zakonom izričito predviđeno*“. O razlozima i učincima predloženih izmjena i dopuna ZPP-a ili alternativno PZ-a opširnije u nastavku *infra, t. 5. Zaključna razmatranja*.

## 6. Zaključna razmatranja

Analizirane su odredbe ZPP-a koje govore o stvarnoj nadležnosti te također relevantne odredbe PZ-a koje dolaze do primjene kada se odlučuje o stvarnoj nadležnosti za sporove iz ugovora o vezu. Izrađeno je njihovo gramatičko i teološko tumačenje, a proučena je i korespondirajuća domaća sudska praksa. Na osnovi toga utvrđeno je da sudska praksa nije ujednačena i jedinstvena, a nerijetko dolazi do sukoba stvarne nadležnosti između trgovackih i općinskih sudova. Rezultati istraživanja pokazuju da je osnovni razlog sukoba stvarne nadležnosti neujednačeno sudsko tumačenje čl. 34. b. st. 1. t. 6. ZPP-a u vezi sa tumačenjem relevantnih odredbi PZ-a.

Ta situacija proizvodi više neželjenih posljedica za stranke u sporu. Ponajprije izostaje efikasna sudska zaštita jer se postupak produžuje i dolazi do njegova poskupljenja, a nejedinstvena sudska praksa proizvodi pravnu nesigurnost prili-

kom izbora stvarno nadležnog suda. Svi ovi sekundarni negativni efekti utječu na stabilnost poslovanja luka nautičkog turizma i obavljanje njihove profesionalne djelatnosti te stvaraju nedostatak povjerenja u efikasnost i učinkovitost sudskog postupka. S obzirom na to da Republika Hrvatska ima strateški interes dalnjeg razvoja nautičkog turizma kao važne grane turizma i državne ekonomije od velike je važnosti identificirati i razjasniti, te ono što je najvažnije, otkloniti razloge zbog kojih dolazi do sukoba nadležnosti u sporovima iz ugovora o vezu. Za prevladavanje problema nude se rješenja na dvije razine i to *de lege lata* i *de lege ferenda*.

Ponuđene su smjernice jurisprudenciji za pravilno tumačenje postojećih propisa o stvarnoj nadležnosti. Smjernice bi, u praksi, trebale olakšati primjenu pravila o razgraničenju stvarne nadležnosti između općinskih i trgovačkih sudova u sporovima iz ugovora o vezu. Uz to, komentar relevantnih zakonskih odredbi i sudske prakse trebao bi popuniti praznine u pravnoj doktrini u ovom području. Naime, pretpostavljamo da je jedan od razloga čestih sukoba stvarne nadležnosti između općinskih i trgovačkih sudova u sporovima iz ugovora o vezu i praznina u domaćoj pravnoj doktrini u pogledu tumačenja kompleksnih pravnih pitanja u vezi ugovora o vezu, pa tako i tumačenja odredbi zakona na temelju kojih se određuje stvarna nadležnost za ovu vrstu sporova. Na kraju, izneseni su prijedlozi u cilju poboljšanja postojeće regulative na ovom području. Konkretni prijedlozi *de lege ferenda* trebali bi dovesti do toga da se dopune i izmjene postojeći propisi koji su relevantni za određivanje stvarne nadležnosti i to na način da iz njih nedvojbeno i izravno proizlazi da su za sve sporove iz ugovora o vezu nadležni trgovački sudovi.

Razmatrali smo razloge zbog kojih bi za sve sporove iz ugovora o vezu trebali biti nadležni trgovački sudovi te učinke koji bi se postigli kada bi za sve sporove iz ugovora o vezu bili nadležni trgovački sudovi. Slijedeći razlozi zahtijevaju prilagodbu i uposebljenje propisa o stvarnoj nadležnosti i sudske prakse u vezi stvarne nadležnosti sudova za sporove iz ugovora o vezu:

- Opći pravno politički cilj (opredjeljenje) našeg zakonodavca je da o svim sporovima koji imaju pomorskopravni kontekst odlučuju trgovački sudovi;
- Treba očekivati da će zakonska regulativa kao što je to učinjeno sa sporovima o prijevozu putnika, slijedeći u tom smislu doktrinarne poticaje, sve više pomorskih sporova, povjeravati u nadležnost trgovačkim sudovima. Slijedom toga i u odnosu na stvarnu nadležnost za sporove iz ugovora o vezu treba se držati izreke *lex prospicit, non respicit*.
- Kompleksnost ugovora o vezu kao *sui generis* ugovora te činjenica da sporovi iz ugovora o vezu mogu biti pravno složeni sporovi te sporovi visoke vrijednosti predmeta spora govorи o potrebi da te sporove rješavaju specijalizirani sudovi;
- Intenzitet gospodarske aktivnosti u nautičkom turizmu te strateški interes Republike Hrvatske da intenzivno razvija nautički turizam dovest će do ekspanzije nautičkog turizma, pa se očekuje da će i sporovi u vezi jahti i brodica

bit sve frekventniji u ukupnom korpusu pomorskih sporova koji dolaze pred sudove;

- Danas u pomorskom prometu na Jadranu dominiraju jahte i brodice, a pretežni dio komercijalne i pravne aktivnosti se odnosi na te tipove plovila, stoga smatramo da je opravdano i pravno razumno da se ti sporovi povjere specijaliziranim sudovima;
- Sukobi stvarne nadležnosti u sporovima iz ugovora o vezu i sporovima u vezi profesionalne djelatnosti luka nautičkog turizma nerijetko su prisutni u domaćoj sudskoj praksi;
- Velika je važnost i potencijal brodica u nautičkom turizmu, pa više nisu održivi argumenti isticani prije 60-ak godina da su brodice mala plovila koja se gospodarski ne iskorištavaju, pa ih treba izuzeti iz stvarne nadležnosti trgovačkih sudova;
- Danas je neopravdano isključivanje brodica iz dosega prve komponente kauzalnog kriterija jer u nautičkom turizmu brodice kao i jahte imaju istu namjenu, a u odnosu na njih sklapaju se ugovori o vezu istog sadržaja, sa istim pravima i obvezama marina i korisnika veza, primjenjuj se isti propisi i opći uvjeti poslovanja u vezi ugovorne odgovornosti za štetu i sl.

Učinci koji bi se postigli kada bi za sve sporove iz ugovora o vezu bili nadležni trgovački sudovi:

- Izostale bi sumnje u tumačenju propisa o stvarnoj nadležnosti;
- Izbjegla bi se jurisdikcija više sudova u sporovima iz ugovora o vezu, znači za sve sporove iz ugovora o vezu bili bi nadležni trgovački sudovi i to neovisno radi li se o vezu u moru ili suhom vezu, jahti ili brodici i neovisno o tome je li korisnik veza pravna osoba ili fizička osoba, znači je li ugovor o vezu trgovački ili potrošački ugovor;
- Izbjegli bi se sukobi stvarne nadležnosti;
- Doprinijelo bi se jedinstvenosti sudske prakse u svim plovidbenim sporovima;
- Povećala bi se pravna sigurnost u vezi izbora stvarno nadležnog suda.

Ciljevi kojima treba težiti su jasni propisi o stvarnoj nadležnosti i kompetentni suci, pri tome se misli na specijalizirane sudove koji nude efikasnu i učinkovitu pravnu zaštitu. Na taj način, adekvatne i razumljive odredbe o stvarnoj nadležnosti i ujednačena sudska praksa u njihovoј primjeni doprinijeli bi pravnoj sigurnosti za stranke u sporu prilikom odabira stvarno nadležnog suda, a to bi izravno utjecalo i na bolju efikasnost sudske zaštite koja onda doprinosi boljoj kvaliteti funkcioniranja poslovne prakse marina i poboljšava njihovu poziciju u odnosu na ostale mediteranske države kao konkurentne destinacije.

## THE GUIDELINES FOR THE CHOICE OF THE COMPETENT COURT *RATIONE MATERIAE* IN DISPUTES ARISING FROM BERTHING CONTRACTS AND *DE LEGE FERENDA* PROPOSALS

Court competence *ratione materiae* in disputes arising from berthing contracts is a very disputable issue and this is evidenced by frequent conflicts of competence *ratione materiae* in practice. According to the current court practice, disputes arising from berthing contracts fall under various jurisdictions. This means that not all disputes arising from berthing contracts are regarded as maritime disputes which regularly fall under the jurisdiction of commercial courts. On the contrary, occasionally competence *ratione materiae* of municipal courts can also be taken into account, for example, in a dispute concerning liability of a nautical tourism port for damage to a boat on berth. We have discussed all aspects of legal relevance for the selection of the competent court *ratione materiae* in disputes of this kind. The research is conducted on two levels, *de lege lata* and *de lege ferenda*. The basic thesis of the research is that in the interest of achieving legal certainty and uniform application of the law relating to marina operators' berthing contracts it is necessary for all disputes arising from berthing contracts to be subject to the jurisdiction of commercial courts regardless of whether it is a ship, yacht or boat on berth, and no matter if it is a berth in the sea or dry berth, and whether the contract in question is a commercial or consumer contract. The study of the relevant legislation and court practice shows that a certain number of conflicts of competence in practice can be avoided by proper interpretation of the existing law. The paper explains the reasons in favour of the position that the majority of disputes arising from berthing contracts should be considered as maritime disputes falling under the jurisdiction of commercial courts. This follows from the proper interpretation of the law governing the court competence *ratione materiae* within the framework of the existing concept and normative system. However, *de lege lata* in a certain number of cases arising from berthing contracts, in particular relating to boats on berth, the question as to which court has competence *ratione materiae* still remains an issue open to debate, and the problem of the proper selection of the competent court will continue to be a burden both to the parties involved in legal proceedings and to courts. Therefore, the authors have put forward proposals *de lege ferenda*, whereby frequent conflicts of competence *ratione materiae* in disputes arising from berthing contracts would be avoided.