

# NADLEŽNOST ZA UGOVORE IZ PLOVIDBENIH ODNOSA PREMA UREDBI BRUXELLES "I" BIS

---

Žic, Maša

Master's thesis / Diplomski rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, FACULTY OF LAW / Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:300948>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-05**

# PRAVI

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci  
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)  
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)



uniri DIGITALNA  
KNJIŽNICA

dabar  
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

PRAVNI FAKULTET  
SVEUČILIŠTA U RIJECI

Maša Žic

NADLEŽNOST ZA UGOVORE IZ PLOVIDBENIH ODNOSA  
PREMA UREDBI BRUXELLES I BIS

(diplomski rad)

Studentica: Maša Žic

Mentorica: izv. prof. dr. sc. Ivana Kunda

Rijeka, 2016



## SAŽETAK

Problem određivanja sudske nadležnosti jedno je od najvažnijih i najtežih pitanja međunarodnog pomorskog prava. U radu se pokušava dati prikaz različitih rješenja ovog pitanja sadržanih u odredbama pravnih izvora koji uređuju ugovore iz plovidbenih odnosa. U prvom dijelu rada je predstavljena složena pravna priroda i podjela navedenih ugovora, kao temelj za analizu odredbi o nadležnosti Uredbe Bruxelles I bis. U drugom dijelu je analiziran trenutno važeći međunarodni unificirani pomorski sustav te polje primjene Uredbe Bruxelles I bis kao izvora europskog prava i ZRSZ-a kao supsidijarnog izvora nacionalnog prava u odnosu na Uredbu. Treći dio sadrži kritičku analizu odredbi i sudske prakse Uredbe i ZRSZ-a, prema tri osnovna kriterija nadležnosti iz pomorskih ugovornih odnosa. Uz to analizirana je i mogućnost određivanja mjere zaustavljanja broda, jedne od najvažnijih privremenih mjera pomorskih postupaka.

**Ključne riječi:** pomorski ugovori, međunarodno privatno pravo, međunarodna sudska nadležnost, Uredba Bruxelles I bis

## SUMMARY

Court jurisdiction is one of the most important and difficult questions of international maritime law. This paper attempts to provide review of legal solutions of this matter contained in provisions of various legal sources governing maritime contracts. First section presents complex legal nature and classification of maritime contracts as basis for analysis of the Brussels I bis Regulation jurisdictional provisions. Second section is the overview of international maritime law legal acts relating to maritime contracts along with the scope of two specific legal acts: Brussels I bis Regulation as part of the European secondary law and the ZRSZ, a subsidiary national law. Third section contains critical analysis of Brussels I bis Regulation and the ZRSZ jurisdictional provisions and case law, according to three main jurisdictional criteria connected to maritime contracts. In addition, jurisdiction for ship arrest, as one of the most important maritime interim measures, is also presented.

**Key words:** maritime contracts, private international law, international court jurisdiction, Brussels I bis Regulation

## SADRŽAJ

SAŽETAK .....	I
SUMMARY .....	II
1. UVOD .....	1
2. OPĆENITO O UGOVORIMA IZ PLOVIDBENIH ODNOSA.....	2
2.1. Ugovor o prijevozu stvari.....	4
2.2. Ugovor o prijevozu putnika.....	6
2.3. Ugovor o tegljenju.....	7
2.4. Drugi pomorski plovidbeni poslovi.....	8
2.5. Ugovor o zakupu broda .....	8
3. PRAVNI IZVORI .....	10
3.1. Međunarodni izvori .....	10
3.2. Europski izvori .....	13
3.3. Hrvatski izvori.....	15
4. KRITERIJI NADLEŽNOSTI .....	16
4.1. Opća nadležnost .....	16
4.2. Posebna nadležnost .....	19
4.3. Prorogacija nadležnosti .....	26
4.4. Nadležnost za privremene mjere (mjera zaustavljanja broda) .....	33
5. ZAKLJUČAK .....	36
POPIS KRATICA.....	37
POPIS LITERATURE.....	38

## 1. UVOD

U suvremenim uvjetima međunarodne trgovine, more je najvažniji prirodni prometni put pa su pomorski prijevozi ekonomski najznačajniji.<sup>1</sup> Prema podacima WTO-a, od vozarina se u pomorskom prijevozu godišnje ostvaruje prihod od oko 380 milijardi američkih dolara, što je približno 5% ukupnog svjetskog gospodarstva. Posebno je zanimljivo da vodeću ulogu imaju prijevoznici iz država EU koji kontroliraju oko 40% svjetske flote.<sup>2</sup> Važnost pomorskog sektora naglasio je i Karmenu Vella, povjerenik Europske komisije za okoliš, pomorstvo i ribarstvo, rekavši kako se gotovo 90% vanjske i 37% unutarnje trgovine EU-a odvija morem, a pomorska trgovina predstavlja bruto vrijednost od preko 500 milijuna eura godišnje. Što je posebno važno, pomorski sektor u EU osigurava između 3.5 i gotovo 5 milijuna radnih mjesta čiji broj i dalje raste.<sup>3</sup>

Specifična obilježja pomorskog prijevoza otvaraju mogućnost međunarodne konkurencije sudske nadležnosti, tj. situacije da sudovi u bar dvije države, primjenom odgovarajućih pravnih izvora, mogu biti nadležni rješavati spor iz ugovora. Kako je za uspjeh u sporu važno početi odgovarajući postupak pred nadležnim sudom unutar zastarnih rokova, a svaka strana nastoji ishoditi nadležnost suda koji je za nju najpovoljniji, često dolazi do pojave “utrke za nadležnošću” ili “kupovine nadležnosti (*forum shopping*). S druge strane, za stranke saznanje o tome koji će sud biti nadležan za eventualne sporove pridonosi pravnoj sigurnosti i predvidljivosti u pogledu obilježja postupka te često i samog ishoda spora.<sup>4</sup> Dakle, prije nego što sud može odlučivati o materijalnim pitanjima spora, treba se izboriti u borbi za nadležnost. Ovo je jedno od najtežih i najvažnijih pitanja, koje su komentatori zbog vremenskog trajanja proglasili „bolešću modernog pravosuđa.”<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Pavić, Drago, Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006., str. 92.

<sup>2</sup> Marin, Jasenko, Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava, u: Poredbeno pomorsko pravo, god. 46, broj 161, kolovoz 2007., str. 92.

<sup>3</sup> J. G. Power, Vincent, Report to the Comité Maritime International on Selected Recent Developments in European Union Maritime Law, „<http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/Documents%20of%20Interest/VJP%20CMI%20Report%201.pdf>”, (26.9.2016.), str. 2.

<sup>4</sup> Marin, Jasenko; Uređenje sudske nadležnosti u Konvenciji o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem iz 2009., u: Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, god. 62, broj 1-2, svibanj 2012., str. 232.-233.

<sup>5</sup> Kelly, Richard, O’ Connor, Grace, Article 5 (1) of the Brussels Regulation: Internal Conflict in the Conflict of Laws, Cambridge Student Law Review, god. 2008, vol. 4, str. 11.

## 2. OPĆENITO O UGOVORIMA IZ PLOVIDBENIH ODNOSA

Pravno i ekonomski najvažnija materija plovidbenog prava jesu ugovori o iskorištavanju brodova. Svi ostali pravni odnosi koji se stvaraju u pomorstvu su nužna dopuna. To je očito i u povijesti našeg pomorskog zakonodavstva jer se od svih instituta pomorskog imovinskog prava, najprije pristupilo normiranju tih ugovora.<sup>6</sup> Ugovori o iskorištavanju brodova su trgovačkopravni poslovi koje bitno označuje naplativost. Naime, ekonomska je svrha bavljenja plovidbenom djelatnošću stjecati dobit.<sup>7</sup>

Treba napomenuti da je sistematizacija ugovora o iskorištavanju brodova jedno od najspornijih pitanja pomorskopravne teorije. Nacionalna zakonodavstva i praksa pojedinih država imaju različitu sistematizaciju<sup>8</sup>, iako ih svi smatraju zasebnim dijelom pomorskog prava. Teorijsko definiranje i sistematizacija predstavlja složen pravni problem iz razloga što se u praksi stvaraju ugovori s najrazličitijim pravnim obilježjima.<sup>9</sup> Od mnogih pokušaja da se dođe do odgovarajućih rješenja, možda je najpoznatija Abbottova klasifikacija. Prema njoj postoje tri grupe ugovora: 1) *locatio navis* (čista uporabna pogodba ili zakup broda), 2) *locatio navis e operarum magistri et nauticorum* (davanje na korištenje broda zajedno sa zapovjednikom i posadom koju je postavio davatelj ili charter ugovori) i 3) *locatio operis vehendarum mercium* (prijevoz tereta trećih osoba ili ugovor o prijevozu).<sup>10</sup>

Navedene razlike mogu se prikazati i na primjeru četiri pravna sustava, koje je u svom radu proučila Marija Pijaca. Prema njezinom istraživanju, sistematizacija ugovora talijanskog i francuskog prava kao sustava kontinentalnog prava, temelji se na zakonima među kojima postoje razlike; dok se u engleskom i američkom pravu, u skladu s odredbama *common lawa*, ona bazira isključivo na sudskoj praksi. Svi ugovori o iskorištavanju brodova, u talijanskom se pravu dijele u tri skupine (*locazione*, *noleggio* i *trasporto*) na osnovu podjele između uporabne pogodbe (*locatio rei*) i ugovora o djelu (lat. *locatio operis*). *Locazione* je ugovor o uporabi jer je ključna činjenica predaje posjeda broda i stjecanja svojstva poduzetnika plovidbenog pothvata od strane zakupoprimalca. *Noleggio* odgovara brodarskom ugovoru, a *trasporto* ugovoru o prijevozu pojedinih stvari. Sistematizacija francuskog prava temelji se na dvjema

---

<sup>6</sup> Skorupan, Vesna, Osobe na strani broda u ugovoru o prijevozu stvari morem, u: Pomorsko poredbeno pravo, god. 42, broj 157, prosinac 2003., str. 110.

<sup>7</sup> Pavić, D., op cit., str. 100.

<sup>8</sup> Hess, Mirano, Kos, Serdo, Ugovaranje u pomorstvu, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010., str. 90.

<sup>9</sup> Skorupan Wolff, Vesna; Pravno uređenje zakupa broda u hrvatskom pravu, u: Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, god. 58, br. 1-2, siječanj 2008., str. 537.

<sup>10</sup> *ibid.*, str. 538.



osnovnim skupinama: *affrètement du navire* (brodarski ugovor) i *transport de marchandises* (ugovor o prijevozu robe). Francusko pravo pri podjeli brodarskih ugovora; za razliku od talijanskog, a slično sustavu *common law*, razlikuje nautičko i komercijalno upravljanje brodom. Oni mogu biti na vrijeme (*affrètement à temps*), na putovanje (*affrètement au voyage*) i za „goli brod“ (*affrètement coque nue*). Englesko i američko pravo ugovore o iskorištavanju broda dijele na dvije skupine: *charter* i *contracts of carriage in a general ship*. Charter ugovori se dijele na *charter by demise* i *charter not by demise*. Obilježje prve skupine jest da se brod prepušta na uporabu naručitelju zajedno sa zapovjednikom i posadom. U okviru druge skupine radi se zapravo o ugovorima *affreightment*, tj. ugovorima kojima vlasnik broda iznajmljuje brod ili dio broda radi prijevoza, a naručitelju se priznaje samo pravo služenja brodom bez upravljanja. Pojam *affreightment* obuhvaća i *contracts of carriage in a general ship*, tj. ugovore o prijevozu koji se obično obavljaju na osnovi teretnice.<sup>11</sup>

PZ u čl. 442. navodi da su ugovori o iskorištavanju brodova: ugovori o pomorskom plovidbenom poslu i ugovori o zakupu broda.<sup>12</sup> Oni se razlikuju prema pravnoj prirodi. Ugovori o plovidbenom poslu su ugovori o djelu (*locatio conductio operis*), dok su ugovori o zakupu broda ugovori o uporabi stvari (*locatio rei*). U ugovorima o plovidbenom poslu predmet pravnog odnosa je činidba prijevoza stvari ili neka druga činidba koja se obavlja iskorištavanjem broda. Svrha ugovora o zakupu broda jest uporaba broda jer se tim ugovorom zakupodavac (brodovlasnik) obvezuje dati zakupoprimcu određeni brod radi obavljanja plovidbene djelatnosti. Stranke prilikom sklapanja ugovora u pravilu ne navode tko ima svojstvo prijevoznog poduzetnika, već samo ugovaraju međusobne obveze, što dovodi do problema utvrđivanja pravne prirode konkretnog posla. PZ je to riješio uvođenjem zakonske presumpcije u čl. 664. koja u slučaju sumnje ide u korist ugovora o djelu.<sup>13</sup> PZ ugovore o plovidbenom poslu dijeli na više vrsta ovisno o tome što je činidba na koju se brodar obvezao.<sup>14</sup> Tako su prema čl. 443. ugovori o pomorskom plovidbenom poslu: ugovor o prijevozu stvari, ugovor o prijevozu putnika, ugovor o tegljenju odnosno potiskivanju i ugovori koji se odnose na druge plovidbene poslove. U nastavku će ukratko biti prikazane njihove osnovne karakteristike i pravna priroda te oblik u kojem se najčešće sklapaju, što je posebno važno za pravilno tumačenje i primjenu relevantnih pravnih izvora koji uređuju ovu materiju.

---

<sup>11</sup> Pijaca, Marija, Pravno uređenje zakupa broda u talijanskom, francuskom, engleskom i američkom pravu, u: Pomorsko poredbeno pravo, god. 54, broj 169, rujan 2015., str. 310.-311.

<sup>12</sup> Pomorski zakonik, NN 81/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, u daljnjem tekstu: PZ

<sup>13</sup> Skorupan, V., Osobe ..., cit., str. 126.

<sup>14</sup> Pavić, D., op. cit., str. 87.

## 2.1. Ugovor o prijevozu stvari

Ugovor o prijevozu stvari morem je svakako najvažniji i najzanimljiviji dio pomorskog prava koji čini njegovu jezgru.<sup>15</sup> Prema odredbi čl. 447. PZ, „ugovorom o prijevozu stvari prijevoznik se obvezuje prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza - platiti vozarinu.“ Navedeni ugovori su čl. 448. PZ-a podijeljeni na brodarske ugovore i pomorsko-prijevozničke ugovore ili ugovore o prijevozu pojedinih stvari. Među njima postoje bitne razlike. Prvo, kod brodarskih je ugovora bitan element ugovora brod ili brodski prostor, a kod ugovora o prijevozu pojedinih stvari objekt prijevoza, odnosno, stvar koju treba prevesti. Drugo, odnosi stranaka se u slučaju brodarskih ugovora reguliraju ugovornim obrascima (charter party), a kod ugovora o prijevozu pojedinih stvari redovito se izdaje teretnica ili neka druga prijevozna isprava kao pisani dokaz o sklopljenom ugovoru.<sup>16</sup>

U pomorskoj poslovnoj praksi postoje dva osnovna oblika charter ili brodarskih ugovora. Razlikuju se prema tome stječe li uzimatelj broda potpunu upravu nad iskorištavanjem broda ili samo pravo da se brodom služi dok brodar ostaje prijevozni poduzetnik i zadržava upravu nad brodom. U prvom se slučaju radi o ugovoru o uporabi broda, a drugi je po pravnoj prirodi ugovor o djelu. Kao oblik ugovora o uporabi broda zakon poznaje ugovor o zakupu broda i brodarski ugovor (*charterparties*), kako ga naziva PZ, ili ugovor o najmu broda prema pomorskoj praksi. Brodarski ugovori dijele se odredbom čl. 448. prema dva kriterija : brodskom prostoru i trajanju ugovora. Prema brodskom prostoru, mogu biti ugovori za prijevoz cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom. Prema trajanju, mogu biti ugovori na vrijeme (time charter) i ugovori za putovanje (*voyage charter*).<sup>17</sup> Drugi oblik ugovora – ugovore o prijevozu pojedinih stvari, PZ ne definira zasebno, no u doktrini se zaključuje da sve što nije brodarski ugovor spada u ovu kategoriju.<sup>18</sup> Najvažniji kriterij za razlikovanje brodarskih od pomorsko-prijevozničkih ugovora jest stvarna volja stranaka, koju sudovi prosuđuju na temelju činjenica i konkretnih okolnosti. To su tipični prijevozno pravni poslovi koji se obično sklapaju u linijskoj plovidbi po tzv. linijskim uvjetima (*liner terms*). U tom načinu plovidbe brodari posluju prema unaprijed objavljenim prijevoznim uvjetima (opći uvjeti poslovanja) koji sklapanjem ugovora postaju njegovim sastavnim dijelom. Zahvaljujući njima, ugovori se sklapaju na tipizirani način, s rijetkim ili neznatnim

---

<sup>15</sup> Skorupan, V., Osobe ..., cit., str. 145.

<sup>16</sup> Pavić, D., op. cit., str. 100.

<sup>17</sup> ibid., str. 101.

<sup>18</sup> Skorupan, V., Osobe ..., cit., str. 127.

odstupanjima.<sup>19</sup> Kada stranke u praksi sklapaju takav ugovor, ne upotrebljavaju tipične forme i isprave prijevoznih ugovora (*charter party*), već se koriste mnogo jednostavnijim oblicima, kao što je zaključnica (*booking note*). Često, ne zaključuju prethodni pisani ugovor, nego brodar nakon primanja tereta na temelju usmenog dogovora, izdaje teretnicu (*bill of lading*) ili teretni list (*sea waybill*).<sup>20</sup>

Za ugovore o prijevozu stvari morem u načelu vrijedi sloboda forme sklapanja ugovora. Naravno, svaka stranka, u skladu s općim načelom obveznog prava, ima pravo zahtijevati da se o usmeno sklopljenom ugovoru sastavi pisana isprava, npr. zaključnica, teretnica, teretni list i dr. Ako je pisani oblik ugovora propisan ili ugovoren, neudovoljavanje tom zahtjevu ima za posljedicu nevaljanost ugovora. Zahtjev je ispunjen i kada su stranke izmijenile pisma ili postigle sporazum telefaksom, teleprinterom ili nekim drugim sredstvom koje omogućuje da se sa sigurnošću može utvrditi sadržaj ugovora i ugovorne stranke. Međutim, ako su stranke provele ugovorne obveze, u cijelosti ili u pretežnom dijelu, ugovor će se smatrati pravovaljanim unatoč tome što nije sklopljen u propisanom obliku. Od načela slobode forme PZ odstupa samo u članku 449. st. 1. propisujući da se brodarski ugovor za više putovanja ili brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod mora sastaviti u pisanom obliku.<sup>21</sup>

Ugovori o prijevozu su u praksi najčešće formularni, tj. sklapaju se na ugovornim obrascima koje publiciraju i revidiraju međunarodno priznate trgovačke i pomorske organizacije. Neke od njih su: *Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)*, *British Chamber of Shipping* i *New York Produce Exchange*. Oni su nastali kao rezultat usuglašavanja interesa između predstavnika prijevoznika, naručitelja prijevoza, banaka i osiguravajućih društava u svrhu lakšeg pregovaranja i bržeg zaključivanja ugovora.<sup>22</sup> Obrasci imaju određena imena i kratice (*code name*) pod kojima se javljaju u poslovnom prometu. Budući da su općepoznati, iz samog je naziva zainteresiranim strankama i njihovim zastupnicima poznat sadržaj ugovornog obrasca, te prava i obveze koje iz njih proizlaze. Zbog toga nije potrebno da stranke pri sklapanju ugovora pregovaraju o svakom detalju, već se jednostavno pozovu na određeni obrazac, popune na njemu praznine o elementima ugovora i time je ugovor sadržajno definiran.<sup>23</sup> Na taj način se jednostavno, brzo i pravno sigurno sklapaju vrlo složeni ugovori. Strankama je dopuštena mogućnost da neke od postojećih klauzula brišu ili izvorni tekst

---

<sup>19</sup> Pavić, D., op. cit., str. 106.

<sup>20</sup> Skorupan, V., Osobe ..., cit., str. 128.

<sup>21</sup> Pavić, D., op. cit., str. 112.

<sup>22</sup> Marin, J., Uređenje ..., cit., str. 234.

<sup>23</sup> Pavić, D., op. cit., str. 113.

dopune novim odredbama (*rider clauses*), što se u praksi redovito koristi.<sup>24</sup> Radi što šire prihvaćenosti, u novije doba obrasci sadržavaju klauzule o rješavanju sporova koje strankama nude odabir između postupka pred nadležnim sudom, arbitraže ili mirenja. Tako se vrlo često ugovara nadležnost Visokog suda u Londonu (*High Court in London*), pomorske arbitraže u Londonu, Singapuru, New Yorku, ili se pak imenuje *ad hoc* arbitražni sud odnosno miritelj. Stranke mogu izričito specificirati nadležan sud ili ga opisati generalno (npr. nadležnost suda u državi glavnog poslovnog sjedišta prijevoznika). Odabrani sud može biti predviđen kao isključivo nadležan, ali i ne mora. Ipak, u praksi je daleko češći slučaj ugovaranja isključive nadležnosti. Sporazum stranaka se u pravilu unosi u teretnicu ili drugu prijevoznu ispravu koja se izdaje na temelju ugovora. Najsigurniji način za odrediti nadležni sud u tim ispravama jest reprodukcija odgovarajućih odredaba samoga ugovora, ili precizno pozivanje na odgovarajuću klauzulu.<sup>25</sup> Teretnica je pisani dokaz o postojanju ugovora o prijevozu koju izdaje prijevoznik nakon primitka robe na prijevoz.<sup>26</sup> Na poleđini su tiskane ugovorne klauzule koje predstavljaju opće uvjete poslovanja broдача, a sklapanjem ugovora postaju njegovim sastavnim dijelom. No, stranke mogu i odstupiti od uvjeta teretnice pa će tada vrijediti samo ono što je posebno ugovoreno. U skladu s općim načelom tumačenja formularnih ugovora, nejasnoće i dvosmislenost uvjeta iz teretnice tumače se na štetu prijevoznika jer je on te uvjete jednostrano donio (*in dubio contra stipulorem, contra preferentem*).<sup>27</sup>

## 2.2. Ugovor o prijevozu putnika

PZ u čl. 599. st. 1. navodi da se „ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik obvezuje putnika prevesti brodom, a putnik platiti prevozninu.“ Ovaj ugovor je nastao iz ugovora o djelu, što proizlazi iz činjenice da je njegov predmet obavljanje nekog posla, u ovom slučaju prijevoza putnika. Prema pravnoj prirodi to je konsenzualni, dvostrano obvezni i naplatni pravni posao. Iako se radi o konsenzualnom ugovoru koji nastaje čim su se stranke dogovorile o bitnim elementima ugovora, to ne znači da stranke pregovaraju o uvjetima prijevoza i cijeni usluge. Ugovor se kao adhezijski, sklapa prihvaćanjem općih uvjeta prijevoza i tarifa pojedinih prijevoznika od strane putnika.<sup>28</sup> Do izmjena PZ-a iz 2013. godine tumačenje ugovora o

---

<sup>24</sup> *ibid.*, str. 114.

<sup>25</sup> Marin, J., Uređenje ..., cit., str. 234.

<sup>26</sup> Pavić, D., op. cit., str. 116.

<sup>27</sup> *ibid.*, str. 117.

<sup>28</sup> Milošević-Pujo, Branka, Pravna priroda ugovora o prijevozu putnika—posebno o odgovornosti broдача za fizički integritet putnika, u: Naše more : znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo, god. 50, br. 5-6, prosinac 2003, str. 210.

prijevozu putnika kao neformalnog ugovora nije bilo upitno. Naime, nije postojala kogentna odredba o izdavanju putne karte, pa je ugovor mogao biti sklopljen i ulaskom putnika na brod. Neformalnost je proizlazila iz odredbe čl. 602. st. 2. PZ-a, prema kojoj nepostojanje, neispravnost ili gubitak putne karte ne utječu na postojanje, valjanost i sadržaj ugovora. Također, prema predmnijevi iz čl. 602., koja navodi da sadržaj putne karte odgovara sklopljenom ugovoru, dok se ne dokaže protivno, jasno je da se putna karta smatra samo legitimacijskim papirom o sklopljenom usmenom ugovoru.<sup>29</sup> Novelom iz 2013. taj članak je izmijenjen, pa sada propisuje dužnost izdavanja putne karte za prijevoznika bez obzira na postojanje zahtjeva putnika. Postavlja se stoga pitanje je li tom izmjenom zakonodavac želio ugovor o prijevozu učiniti formalnim, a kao formu ugovora utvrditi putnu kartu u pisanom, ali i elektroničkom obliku, na što upućuje st. 3. čl. 601. To se prije svega odnosi na ugovor o prijevozu putnika na kratkim relacijama malim brodovima gdje nije bilo uobičajeno izdavanje putne karte.<sup>30</sup>

### 2.3. Ugovor o tegljenju

Prema čl. 634. PZ-a „ugovorom o tegljenju obvezuje se brodar tegljača svojim brodom tegliti ili potiskivati drugi brod ili objekt do određenog mjesta, ili za određeno vrijeme, ili za izvođenje određenog zadatka, a brodar tegljenog, odnosno potiskivanog broda obvezuje se za to platiti tegljarinu.“ Ugovor o tegljenju redovito se sklapa na temelju tipskog ugovornog obrasca. U nekim državama oni su standardizirani, pa imaju obilježje nacionalnih uvjeta tegljenja. Velike brodarske tvrtke koje vode poslove spašavanja i tegljenja, osobito članice *International Salvage Uniona*, posluju pak s vlastitim obrascima. Međutim, u ugovorima s međunarodnim obilježjem najčešće se koriste obrasci TOWCON ili TOWHIRE koje su preporučile organizacije spašavatelja i BIMCO. Sastoje se od dva dijela: prostora za upis podataka o elementima ugovora i otisnutih općih uvjeta.<sup>31</sup> U praksi se pokazalo da nisu rijetki sporovi koji se javljaju zbog sličnosti instituta spašavanja sa ugovorom o tegljenju te institutima zajedničke havarije ili uklanjanja podrtina. Tri ključne činjenice koje su presudne u razgraničenju spašavanja od tegljenja su: 1) *opasnost*, čije je postojanje neophodno kod

---

<sup>29</sup> Činčurak Erceg, Biljana, Odgovornost prijevoznika za štete na tjelesnom integritetu putnika i prtljazi prema odredbama hrvatskog Pomorskog zakonika iz 2013. godine, u: Poredbeno pomorsko pravo, god. 54, br. 169, rujan 2015, str. 412.

<sup>30</sup> Pospišil-Miler, Marija, Izmjene i dopune Pomorskog zakonika glede ugovora o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, u: Poredbeno pomorsko pravo, god. 53, br. 168, prosinac 2014, str. 111.

<sup>31</sup> Pavić, D., op. cit., str. 275.

spašavanja, za razliku od tegljenja; 2) spašavateljevo pravo na nagradu bez obzira je li zaključen ugovor o spašavanju, za razliku od tegljača koji ima pravo na tegljarinu samo ako je ugovor zaključen i 3) pravo na *pomorski privilegij* (založno pravo na spašenoj imovini) na koje spašavatelj ima pravo, dok tegljač za naplatu tegljarine to nema.<sup>32</sup>

#### **2.4. Drugi pomorski plovidbeni poslovi**

Prema čl. 643. PZ-a, uređuju se i „ugovori koje sklapaju ugovaratelj posla i brodar, a kojim se brodar obvezuje da će brodom obaviti kakav posao koji se ne odnosi na prijevoz putnika, prtljage, stvari ili tegljenje, a ugovaratelj posla obvezuje se da će platiti naknadu“. Zapravo se radi o tipičnim građanskopravnim ugovorima o djelu kojima se obavljaju različite djelatnosti, kao što su ribarska djelatnost, istraživanje i eksploatacija podmorja, pomorski građevinski radovi, turistička i ugostiteljska djelatnost, istraživačka djelatnost, uporaba brodova kao skladišta i dr.<sup>33</sup>

#### **2.5. Ugovor o zakupu broda**

Zakup je pravni odnos bitno različit od ugovora o djelu, točnije, on je uporabna pogodba ili uporabni ugovor (*locatio rei*).<sup>34</sup> Prema čl. 658. PZ-a, ugovorom o zakupu broda zakupodavatelj (brodovlasnik) daje zakupoprimalju brod na upotrebu, uz plaćanje zakupnine, radi obavljanja plovidbene djelatnosti. Zakon ne daje definiciju plovidbene djelatnosti, međutim, smatra se da se radi o djelatnostima obuhvaćenim pojmom ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova. U tu skupinu spadaju imenovani ugovori ili ugovori o pomorskim plovidbenim poslovima te drugi pomorski plovidbeni poslovi, tzv. neimenovani ugovori.<sup>35</sup> Uporaba broda je pravo zakupoprimalja na gospodarsko iskorištavanje broda, tj, stjecanje dobiti. Sklapanjem ugovora brodovlasnik gubi funkciju brodara, a zakupoprimalj postaje plovidbeni poduzetnik što znači da brodom posluje za svoj račun i odnosi se prema njemu kao da je vlasnik. Sa zakupodavateljeve strane, ekonomska svrha davanja broda u zakup jest naplata zakupnine. Kako se radi o naplatnom pravnom poslu, nenaplatna uporaba broda ne bi se

---

<sup>32</sup> Nikčević Grdinić, Jelena, Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru, u: Poredbeno pomorsko pravo, god. 54, br. 169, rujan 2015, str. 465.-466.

<sup>33</sup> Pavić, D., op. cit., str. 276.-277.

<sup>34</sup> Skorupan, V., Osobe ..., cit., str. 132

<sup>35</sup> Skorupan Wolff, V., Pravno ..., cit., str. 542.

kvalificirala kao zakup, već kao npr. posudba.<sup>36</sup> Oblik ugovora o zakupu broda nacionalna prava različito normiraju. U kontinentalnom pravu on je reguliran obvezom sklapanja ugovora u pisanom obliku, dok je unutar *common lawa* ugovor pravovaljan i ako je sklopljen u usmenom obliku.<sup>37</sup> Autorica Pijaca smatra kako je rješenje kontinentalnog prava potrebno zbog jasnog definiranja prava i obveza ugovornih stranaka te zaštite posljedica koje nastaju sklapanjem tog ugovora (prijenos posjeda broda i funkcije broдача s jedne na drugu stranku).<sup>38</sup> U praksi se redovito koriste standardizirani tipski ugovorni obrasci, kao npr. *Standard bareboat charter* (BARECON) organizacije BIMCO.<sup>39</sup> Kako se najčešće radi o formalnom ugovoru, treba odgovoriti na pitanje koje su posljedice ako stranke sklope samo usmeni ugovor. U slučaju da nisu počele s njegovim izvršavanjem, svaka od njih ima pravo odustati jer ugovor ne proizvodi pravni učinak. Međutim, ako stranke izvršavaju usmeno sklopljeni ugovor, na taj način ostvareni odnosi imaju pravni učinak te se na njih primjenjuju odredbe o zakupu broda.<sup>40</sup>

---

<sup>36</sup> *ibid.*, str. 543.

<sup>37</sup> Pijaca, M., *Pravno ...*, cit., str. 322.

<sup>38</sup> *ibid.*, str. 323.

<sup>39</sup> Pavić, D., *op. cit.*, str. 288.

<sup>40</sup> Skorupan Wolff, V., *Pravno ...*, cit., str. 545.

### 3. PRAVNI IZVORI

#### 3.1. Međunarodni izvori

Pomorstvo je međunarodna djelatnost, pa je raznolikost u nacionalnim zakonodavstvima izrazito nepovoljna jer dovodi do porasta troškova za sve stranke u međunarodnoj trgovini, češćih sudskih sporova i pravne nesigurnosti.<sup>41</sup> Kako bi se taj problem otklonio, ili bar ublažio, unutar različitih institucija ulažu se napori da se ostvari što viši stupanj unifikacije pomorskog prava.<sup>42</sup> Neki od čimbenika koji to otežavaju su: različiti interesi zemalja s obzirom na ulogu njihovih gospodarskih subjekata u pomorstvu, brojnost i raznovrsnost međunarodnih pravnih instrumenata, različita sudska praksa te doktrinarne razlike u pogledu određenih pravnih instituta.<sup>43</sup> U ovom odjeljku izuzeti su pravni izvori koji ne sadrže odredbe o međunarodnoj sudskoj nadležnosti ili koji nisu stupili na snagu.

Na području međunarodnog pomorskog prijevoza stvari trenutno su na snazi sljedeći međunarodni sporazumi: 1. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924. (tzv. Haška pravila); 2. Protokol o izmjeni međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1968. (tzv. Visbyjska pravila ili Visbyjski protokol); 3. Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924., kako je izmijenjena Protokolom iz 1968., Bruxelles, 1979. (tzv. SDR Protokol) i 4. Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, Hamburg, 1978. (tzv. Hamburška pravila).<sup>44</sup> Haaško-visbyska pravila (konvencija i protokoli) uopće ne sadržavaju odredbe o sudskoj nadležnosti<sup>45</sup>, iako teretnice na koje se ona primjenjuju često sadrže klauzule u kojima se određuje nadležnost suda u državi čije je pravo najpogodnije za prijevoznika. Te klauzule su sveprisutne u pomorskoj ugovornoj praksi te općenito prihvaćene od sudova pod uvjetom da su jasne i nedvosmislene.<sup>46</sup> Prva pravila o određivanju nadležnosti mogu se pronaći u Hamburškim pravilima, te kasnije Rotterdamskim pravilima. Hamburška pravila još uvijek

---

<sup>41</sup> Skorupan Wolff, Vesna, Poredbena analiza Haških i Rotterdamskih pravila, u: Poredbeno pomorsko pravo, god.49, broj 164, prosinac 2010., str. 173.

<sup>42</sup> Marin, J., Međunarodne ..., cit., str. 92.

<sup>43</sup> Vasilj, Aleksandra, Bošnjak, Melita, Sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu : potreba unifikacije pomorskog prava, u: Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, broj 3, listopad 2011., str. 559.

<sup>44</sup> Marin, J., Međunarodne ..., cit., str. 97.

<sup>45</sup> Id., Uređenje sudske nadležnosti u Konvenciji o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem iz 2009., u: Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, god. 62, broj 1-2, svibanj 2012., str. 238.

<sup>46</sup> Forrest, Craig, The Hague Convention on Choice of Court Agreements: The Maritime Exceptions, Journal of Private International Law, god. 2009, vol. 5, br. 3, str. 494.



nisu stupila na snagu za države članice EU-a jer ona nije pristupila konvenciji.<sup>47</sup> Rotterdamska pravila još uvijek nemaju praktičnu važnost jer konvencija nije stupila na snagu, pa neće biti detaljnije predstavljena u ovom radu. Prema čl. 21. st. 1. Hamburških pravila, tužitelj, prema svojem izboru, tužbu može podnijeti sudu: a) glavnog poslovnog sjedišta ili, ako takvog nema, redovitog boravišta tuženoga; ili b) mjesta gdje je ugovor zaključen – pod uvjetom da tuženi tamo ima poslovno sjedište, ogranak ili agenciju preko koje je ugovor zaključen; ili c) luke ukrcaja ili luke iskrcaja; ili d) mjesta dodatno označenog u tu svrhu u ugovoru. Dodatno, u st. 2. osigurava se nadležnost suda mjesta zaustavljanja broda ili forum arresti.<sup>48</sup> Tužitelj može tužbu podnijeti sudu bilo kojeg mjesta ili luke u državi ugovornici u kojoj su teretni brod ili brod iste serije (*sister ship*) zaustavljeni u skladu sa mjerodavnim nacionalnim pravilima tog suda ili međunarodnog pomorskog prava. No, postoji mogućnost da u takvom slučaju, tuženik zahtjevom zatraži da tužitelj podnese zahtjev prema vlastitom izboru, pred nekim od sudova iz st. 1., tj. „prenese“ nadležnost na te sudove. Tuženik zauzvrat mora dati osiguranje za naknadu štete koja tužitelju može biti dosuđena u postupku. Također, priznaje se sporazum stranaka koji je sklopljen nakon nastanka spora iz ugovora, u kojem se određuje sud pred kojim tužitelj može podnijeti tužbu.<sup>49</sup> Upravo su ove odredbe bile jedan od ključnih razloga zbog kojih „prijevozničke države“ nisu ratificirale Hamburška pravila. Nepreciznost odredaba i preširoki izbor nadležnih sudova za rješavanje tužbe isticane su kao njihove najvažnije manjkavosti.<sup>50</sup>

I na području uređenja prijevoza putnika i prtljage morem postoji više međunarodnih ugovora: 1. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika i prtljage morem, iz 1961.; 2. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, iz 1967.; 3. Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974.; 4. Protokol Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage iz 1976.; 5. Protokol o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage, iz 1990. te 6. Protokol Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 2002. Prva navedena Konvencija iz 1961. o prijevozu putnika je na snazi, ali obvezuje mali broj država. Druga, Konvencija iz 1967. o prijevozu prtljage nikada nije stupila na snagu. Od ostalih međunarodnih ugovora (tzv. Atenski sustav) na snazi su: Atenska konvencija iz 1974. te njezin Protokol iz 1976. (tzv. SDR Protokol). Za Protokol Atenske konvencije iz 1990. nisu ispunjeni

---

<sup>47</sup> Magnus, Ulrich, Mankowski, Peter (ur.), *European Commentaries on Private International Law: ECPII: Commentary*, Otto Schmidt, Sellier European Law Publishers, Köln, München, 2016., str. 241

<sup>48</sup> Marin, J., *Uređenje ...*, cit., str. 238.

<sup>49</sup> Forrest, C., op. cit., str. 495.

<sup>50</sup> Marin, J., *Uređenje ...*, cit., str. 238.

uvjeti za stupanje na snagu jer je zamijenjen Protokolom iz 2002., koji je stupio na snagu 23. travnja 2014. godine.<sup>51</sup>

EU je 23. travnja 2009. donijela Uredbu (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća (Tekst značajan za EGP),<sup>52</sup> u koju je unijela odredbe navedenog protokola. Početak primjene Uredbe određen je danom stupanja na snagu Protokola za EU, ali ne kasnije od 31. prosinca 2012.<sup>53</sup>

Odredba čl. 17. Atenske konvencije iz 2002. godine vrlo detaljno uređuje nadležnost sudova u odnosu na prijevoznika i stvarnog prijevoznika te osiguratelja odgovornosti, čime je značajno proširen broj sudova potencijalno nadležnih za suđenje.<sup>54</sup> Treba naglasiti kako je ova odredba, temeljem odredbe čl. 3. i 4. Konvencije, u st. 1. ostala ista u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. godine. Međutim, kao novina, u st. 2. čl. 17. temeljem čl. 4. bis Konvencije, predviđena je nadležnost istih sudova i za odštetne zahtjeve po direktnoj tužbi i prema osigurateljima.<sup>55</sup> Prema navedenom članku, tužba se, po izboru tužitelja, podnosi jednom od sljedećih sudova: a) sudu države stalnog boravišta ili glavnog poslovnog sjedišta tuženika, ili b) sudu države polazišta ili države odredišta prema ugovoru o prijevozu, ili c) sudu države prebivališta ili stalnog boravišta tužitelja, ako tuženik ima poslovno sjedište u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države, ili d) sudu države u kojoj je sklopljen ugovor o prijevozu, ako tuženik ima poslovno sjedište u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države. Jedini uvjet je da se sud nalazi u državi stranci Konvencije i da je, ako postoji više sudova koji mogu biti nadležni, to u skladu s nacionalnim propisima o mjesnoj nadležnosti države stranke.<sup>56</sup> Posljedica ove odredbe je da će osiguratelji moći biti tuženi u raznim jurisdikcijama izvan svoga sjedišta, čak i kad su zahtjevi posljedica istog događaja, što će bitno utjecati na povećanje troškova sporova.<sup>57</sup>

---

<sup>51</sup> Marin, J., *Međunarodne ...*, cit., str. 106.-107. ; podatak preuzet sa: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-\(PAL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-(PAL).aspx), (29.6.2016.)

<sup>52</sup> Službeni list Europske unije L 131/24, 07/Sv. 006.

<sup>53</sup> Pospišil-Miler, Marija, EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine - primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012., u: *Naše more: znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo*, god. 59., br. 3-4, listopad 2012., str. 125.

<sup>54</sup> Pospišil-Miler, Marija, Izmjene i dopune Pomorskog zakonika glede ugovora o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, u: *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 53, br. 168, prosinac 2014, str. 119.-120.

<sup>55</sup> Id., *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine*, u: *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 43, br. 158, kolovoz 2004., str. 249.

<sup>56</sup> Pospišil-Miler, M., *Izmjene ...*, cit., str. 119.-120.

<sup>57</sup> Id., *Atenska ...*, cit., str. 249.

### 3.2. Europski izvori

Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (dalje: Uredba Bruxelles I bis)<sup>58</sup> u EU-u uređuje pitanja međunarodne nadležnosti u pomorskim odnosima. Naime, materijalno polje primjene Uredbe uređeno je čl. 1., prema kojem se ona primjenjuje u „građanskim i trgovačkim stvarima, bez obzira na vrstu suda.“ Navedeni pojam mora se tumačiti autonomno u kontekstu Uredbe, tj. neovisno o njegovom značenju u nacionalnom pravu<sup>59</sup> kako bi se na jednobrazni način odredilo polje primjene u svim državama članicama.<sup>60</sup> U st. 1. čl. 1. naglašeno je kako se taj pojam ne proteže na financijske, carinske ili upravne predmete ili na *acta iure imperii*. Stavak 2. čl. 1. izričito isključuje određena područja od primjene Uredbe koja su uređena nizom sekundarnih pravnih akata koji sadrže posebna pravila za međunarodnu sudsku nadležnost.<sup>61</sup> U pravnoj teoriji može se reći da se sadržajno gledano radi o tzv. „dvostrukoj uredbi“ jer sadrži pravila o nadležnosti sudova država članica i pravila o priznanju i ovrsi odluka koje su ti sudovi donijeli.<sup>62</sup> Tema ovog rada su isključivo odredbe o nadležnosti Uredbe Bruxelles I bis pa se u daljnjem tekstu neće spominjati rješenja vezana uz priznanje i ovrhu sudskih odluka.

Kod vremenskog polja primjene, potrebno je na početku razlikovati dva pojma: stupanje na snagu i vremensko važenje, tj. primjena uredbe. Prema čl. 81. Uredba Bruxelles I bis stupa na snagu dvadesetoga dana od dana objave u Službenom listu Europske unije, što znači 9. siječnja 2013. (objavljena je 20. prosinca 2012.), čime prema čl. 80. ukida Uredbu Bruxelles I. Međutim, treba biti oprezan u tumačenju ove odredbe jer se, za razliku od Uredbe Bruxelles I koja datum početka primjene vezuje za stupanje na snagu, Uredba Bruxelles I bis primjenjuje od 10. siječnja 2015., tj. unaprijed određenog datuma s relativno dugom vakacijom.<sup>63</sup> Vremensko važenje Uredbe Bruxelles I bis uređeno je čl. 66. st. 1. koji propisuje da se ona primjenjuje „samo na sudske postupke koji su u tijeku, vjerodostojne isprave koje su

---

<sup>58</sup> Službeni list Europske unije L 351, 20.12.2012, p. 1–32 19/Sv. 011.

<sup>59</sup> Eichel, Florian, Noviji razvoj u pravilima o međunarodnoj nadležnosti za donošenje odluka prema Uredbi Brisel I, u: Garašić, Jasnica (ur.), Europsko građansko procesno pravo - izabrane teme, Narodne novine, Zagreb, 2013., str. 58.

<sup>60</sup> Sikirić, Hrvoje, Određivanje međunarodne nadležnosti Uredbe Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o sudskoj nadležnosti i priznanju i ovrsi odluka u građanskim i trgovačkim predmetima i hrvatski Zakon o međunarodnom privatnom pravu – sličnosti i razlike, u: Tomljenović, Vesna, Kunda, Ivana (ur.), Uredba Bruxelles I : izazovi hrvatskom pravosuđu, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2012., str. 46.

<sup>61</sup> Eichel, F., op. cit., str. 58.

<sup>62</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 45.

<sup>63</sup> Babić, Davor, Vremenske granice primjene uredaba 44/2001 i 1215/2012 u Hrvatskoj, u: Garašić, Jasnica (ur.), Europsko građansko procesno pravo - izabrane teme, Narodne novine, Zagreb, 2013., str. 146.

formalno sastavljene ili registrirane te na sudske nagodbe koje su potvrđene ili sklopljene na dan ili nakon 10. siječnja 2015<sup>64</sup>. Iznimno je važno da je st. 2. čl. 66. određeno da se prijašnja Uredba Bruxelles I i dalje nastavlja primjenjivati i to „na sudske oduke donesene u sudskim postupcima koji su u tijeku, na vjerodostojne isprave koje su formalno sastavljene ili registrirane te sudske nagodbe koje su potvrđene ili sklopljene prije 10. siječnja 2015.“ Vremenske granice primjene te Uredbe su uređene čl. 66. st. 1. prema kojem se ona primjenjuje na pravne postupke koji su započeti i isprave koje su službeno sastavljene ili registrirane nakon njezina stupanja na snagu<sup>64</sup>, a to je prema čl. 76., datum 1. ožujka 2002. U pogledu država koje su pristupile Uniji nakon tog datuma (npr. Republika Hrvatska), Uredba se primjenjuje od prvog dana nakon dana njihova pristupanja. U postupcima koji su pokrenuti prije toga datuma, nadležnost se ocjenjuje primjenom mjerodavnih unutarnjih izvora ili međunarodnih ugovora.<sup>65</sup>

Ako je Uredba Bruxelles I bis primjenjiva u materijalnom i vremenskom pogledu, posljednje treba provjeriti i njezino teritorijalno-personalno polje primjene koje je uređeno čl. 4.-6. Prema njima se odlučuje određuje li se nadležnost prema nacionalnom pravu suda ili prema odredbama Uredbe.<sup>66</sup> Za personalno polje primjene je mjerodavno gdje se nalazi domicil tuženika, a državljanstvo stranaka nema značaj. Uredba se prema čl. 4. primjenjuje uvijek kad se domicil tuženika nalazi u jednoj državi članici EU-a. Nacionalno pravo je u tom slučaju neprimjenjivo, pa čak i ako ima isti sadržaj.<sup>67</sup> Ako pak prema čl. 6., tuženik ima domicil u državi koja nije članica EU-a („treća država“), međunarodna sudska nadležnost se određuje prema pravilima nacionalnog prava suda, ako se ne moraju primjeniti čl. 18. st. 1., čl. 21. st. 2. i čl. 24. i 25. Uredbe. Uredba ne definira pojam domicila fizičke osobe, već to sukladno članku 62. prepušta nacionalnom pravu. Prema st. 1. čl. 62., radi utvrđivanja ima li stranka domicil u državi članici pred čijim je sudovima pokrenut postupak, sud primjenjuje svoje unutarnje pravo, a prema st. 2. ako stranka nema domicil u državi članici pred čijim je sudovima pokrenut postupak, sud primjenjuje pravo te države za utvrđivanje istog pitanja. Drugo vrijedi za pravne osobe jer njihov domicil Uredba u čl. 63. definira samostalno i to kao statutarno sjedište, središnju upravu ili glavno mjesto poslovanja. Činjenica da se domicil tuženika određuje djelomično prema nacionalnom pravu, a djelomično prema europskom pravu iz današnje perspektive zaslužuje kritiku.<sup>68</sup>

---

<sup>64</sup> Uredba Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o nadležnosti, priznanju i ovrsi sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima, Službeni list Europske unije L 12, 16.1.2001, p. 30-52, 19/Sv. 003

<sup>65</sup> Babić, D., op. cit., str. 142.

<sup>66</sup> Eichel, F., op. cit., str. 58.

<sup>67</sup> Eichel, F., op. cit., str. 59.

<sup>68</sup> *ibid.*, str. 60.-61.

U odnosu na teritorijalno polje primjene, Uredba se primjenjuje u svim državama članicama, što potvrđuju i Razmatrajući razlozi iz preambule br. 40. i 41.<sup>69</sup> Razmatrajući razlog br. 40. navodi da su Ujedinjena Kraljevina i Irska u skladu s člankom 3. Protokola br. 21 o stajalištu Ujedinjene Kraljevine Irske u pogledu područja slobode, sigurnosti i pravde obavijestile o svojoj želji da sudjeluju u donošenju i primjeni Uredbe Bruxelles I bis, dok je u razlogu br. 41. objašnjeno da i Kraljevina Danska primjenjuje izmjene Uredbe Bruxelles I sukladno članku 3. Sporazuma od 19. listopada 2005. između Europske zajednice i Kraljevine Danske o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima.

### 3.3. Hrvatski izvori

Najvažniji propis koji uređuje ovu materiju u hrvatskim okvirima je Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima (u daljnjem tekstu: ZRSZ).<sup>70</sup> Polje primjene *ratione materiae* ZRSZ-a određeno je čl. 1. U st. 2. određuje se da (osim kolizijskih pravila na koja se odnosi st. 1.), ZRSZ sadrži i „pravila o nadležnosti sudova i drugih organa Republike Hrvatske za raspravljanje odnosa iz stavka 1. ovog članka“. Polje primjene *ratione territorii* jest područje Republike Hrvatske. Polje primjene *ratione temporis* određeno je u članku 107., koji određuje da se odredbe zakona neće primjenjivati na odnose koji su nastali prije njegova stupanja na snagu. Prema čl. 109. taj je zakon stupio na snagu 1. siječnja 1983. godine. Može se zaključiti da u odnosu na procesnopravnu dimenziju “odnosa s međunarodnim elementom” članak 107. nije najsretnije redigiran. Prema većinskom stavu prihvaćenom u doktrini i sudskoj praksi, ZRSZ se primjenjuje na procesnopravne odnose utemeljene nakon njegovog stupanja na snagu. ZRSZ, za razliku od Uredbe Bruxelles I bis, ne određuje svoje polje primjene s obzirom na osobe – *ratione personae*.<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 45.

<sup>70</sup> NN 53/91, 88/01.

<sup>71</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 47.-48.

## 4. KRITERIJI NADLEŽNOSTI

### 4.1. Opća nadležnost

Prema temeljnom pravilu o nadležnosti Uredbe Bruxelles I bis, sadržanom u čl. 4., osobe s domicilom u državi članici, bez obzira na njihovo državljanstvo, tuže se pred sudovima njihova domicila.<sup>72</sup> Ovo pravilo primjenjivo je samo na sporove s međunarodnim obilježjem. Takav uvjet se može iščitati iz t. 3. Preambule koja navodi kako Unija usvaja mjere u vezi s pravosudnom suradnjom u građanskim stvarima koje imaju prekogranične učinke, te t. 15 prema kojoj mora postojati veza između spora na koji se Uredba primjenjuje i teritorija država članica.<sup>73</sup>

Dakle, za sporove s međunarodnim elementom, prihvaćeno je načelo *actor sequitur forum rei*, prema kojem tužitelj načelno mora slijediti tuženika kako bi tražio svoje pravo. Sud EU uvijek naglašava koliko je ono bitno za tumačenje Uredbe, te kako su sve druge odredbe koje odstupaju od tog pravila samo iznimke.<sup>74</sup> Slučajevi u kojima tuženik može biti tužen u državi članici osim one u kojoj ima domicil navedeni su u čl. 7.-9. (posebna nadležnost) dok slučajeve kada mora biti tužen, bez obzira na domicil, pred sudovima određene države članice uređuje čl. 24. Uredbe (isključiva nadležnost). Nadalje, primjena čl. 4. može biti izbjegnuta pomoću sporazuma o nadležnosti (čl. 25.) i prešutnom prorogacijom (čl. 26.).<sup>75</sup>

Posljedica primjene čl. 4. Uredbe jest zaštita tuženika od egzorbitantnih nacionalnih pravila o nadležnosti. Naime, prema čl. 5. st. 2. ta pravila se ne primjenjuju na osobe koje imaju domicil u državi članici. Tuženici koji nemaju domicil ni u jednoj od država članica ne uživaju opisanu zaštitu. Protiv takvog tuženika može se svaka osoba s domicilom u bilo kojoj državi članici, bez obzira na državljanstvo, pozvati na pravila o nadležnosti države članice svog domicila, posebno i na egzorbitantna pravila o nadležnosti, jednako kao što se na ta pravila mogu pozvati i državljani te države članice (čl. 6. st. 2.).<sup>76</sup> Jedini slučaj kada upotreba ovih kriterija nadležnosti nije zabranjena za osobe s domicilom u državi članici jest, ako je to kriterij za određivanje privremenih mjera prema čl. 35. Sud pred kojim je pokrenut postupak može

---

<sup>72</sup> Cordero Moss, Giuditta, Performance of Obligations as the Basis of Jurisdiction and Choice of Law (Lugano and Brussels Conventions Article 5 (1) and Rome Convention Article 4), *Nordic Journal of International Law*, god. 1999, vol. 68, br. 4, str. 381.

<sup>73</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 109.

<sup>74</sup> Eichel, F., op. cit., str. 60.

<sup>75</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 108.

<sup>76</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 52.

koristiti svoja nacionalna pravila o nadležnosti, uključujući moguća egzorbitantna ako ne može utemeljiti svoju nadležnost za privremene mjere prema čl. 4. ili čl. 7.-26.<sup>77</sup>

Najvažnije pitanje za određivanje opće nadležnosti jest što zapravo podrazumijeva pojam domicil. Značenje tog pojma u Uredbi je određeno zasebno za fizičke (čl. 62.) i pravne osobe (čl. 63.). Uredba Bruxelles I bis određuje kolizijskim pravilom iz čl. 62. da za utvrđivanje činjenice ima li stranka prebivalište na području države članice pred čijim sudovima je pokrenut postupak, sud primjenjuje svoje unutarnje pravo. Ako stranka nema domicil u toj državi članici, sud radi utvrđivanja ima li stranka prebivalište u drugoj državi članici, primjenjuje pravo te države. Za razliku od navedenog rješenja, čl. 63. autonomno određuje tri poveznice za određivanje domicila pravne osobe, a to su: a) statutarno sjedište, b) središnja uprava ili c) glavno mjesto poslovanja.<sup>78</sup>

ZRSZ, jednako kao i Uredba, za određivanje opće međunarodne nadležnosti u parničnom postupku prihvaća načelo *actor sequitur forum rei*. Prema čl. 46. st. 1., opće je pravilo da nadležnost hrvatskog suda postoji ako tuženik ima u RH-u prebivalište, odnosno sjedište. Razlika u odnosu na Uredbu je u tome što se za fizičke osobe kao primarna poveznica koristi prebivalište tuženika, a uz nju postoji i boravište kao supsidijarna. U slučaju pravne osobe, nadležnost se određuje prema njenom sjedištu. Supsidijarnu opću nadležnost prema boravištu tuženika ZRSZ predviđa u dva slučaja, čl. 46. st. 2. i 3. Na temelju tih odredbi nadležnost se može utvrđivati samo onda ako tuženik nema nigdje prebivalište (čl. 46. st. 2.), odnosno ako nema prebivalište u RH-u (čl. 46. st. 3.). U drugom slučaju, osim teritorijalnog principa (boravište tuženika u RH-u) potreban je i personalni kriterij jer se radi o slučaju kad su obje parnične stranke državljani RH-a. Prema odluci VSRH-a za primjenu tog članka, nije bitno strano prebivalište tuženika, već postojanje dva navedena uvjeta. „Sukladno navedenim odredbama ZRSZ sudovi nižeg stupnja bili su nadležni postupati u ovoj pravnoj stvari, jer je tuženik državljanin Republike Hrvatske i ima boravište u Republici Hrvatskoj(...)”<sup>79</sup>

Postojanje tuženikova prebivališta, odnosno boravišta u RH ocjenjuje se po hrvatskom pravu (*lex fori*), dok se prebivalište tuženika u nekoj drugoj državi određuje po pravu te države (*lex causae*). Zakonsku definiciju prebivališta, odnosno boravišta, sadrže Zakon o strancima<sup>80</sup> (čl. 146.) i Zakon o prebivalištu<sup>81</sup> (čl. 2.). Prema VSRH-u jedino su ti zakoni mjerodavni za ocjenu hrvatskog prebivališta i boravišta stranke. „Pravilno su sudovi ocijenili neosnovanim

---

<sup>77</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 113.

<sup>78</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 53.

<sup>79</sup> VSRH, Rev 438/2007-2, od 5. rujna 2007.

<sup>80</sup> NN 130/11, 74/13

<sup>81</sup> NN 144/12, 158/13

navode tužiteljice da prebivalište i boravište (adresa) tuženika navedeno u hrvatskim dokumentima znači i stvarno prebivalište i boravište tuženika sukladno Zakonu o prebivalištu i boravištu građana.(...) Zakon o prebivalištu i boravištu jedini je mjerodavan za ocjenu da li neka osoba ima prebivalište i boravište u Republici Hrvatskoj.“<sup>82</sup> ZRSZ ne određuje pojam sjedišta pravne osobe, već se kao podredna pravila za domaće pravne osobe koristi pomoćne kriterije iz odredbi ZPP-a o općoj mjesnoj nadležnosti.<sup>83</sup> Čl. 17. predlaže dva kriterija za određivanje „pripadnosti“, tj. pravne i poslovne sposobnosti pravnih osoba; teoriju osnivanja (st. 1.) i teoriju sjedišta (st. 2.).<sup>84</sup>

---

<sup>82</sup> VSRH, Rev 242/2006-2, od 23. kolovoza 2006.

<sup>83</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 54.

<sup>84</sup> Sajko, Krešimir et al., Izvori hrvatskog i europskog međunarodnog privatnog prava: sa sudskom i arbitražnom praksom i tezama za Zakon o međunarodnom privatnom pravu, Informator, Zagreb, 2001., str. 283.



## 4.2. Posebna nadležnost

Odredbe sadržane u odjeljku 2. Uredbe utvrđuju posebne okolnosti pod kojima tuženik može biti tužen i u drugoj državi članici osim one vlastitog domicila. To je opravdano kada postoji uska veza između spora i potencijalno nadležnog suda jer ona omogućava efikasno vođenje postupka.<sup>85</sup> Kako se radi o alternativnoj nadležnosti, tužitelju se omogućuje da tuži pred sudom po vlastitom izboru, tj. sudom opće ili posebne nadležnosti. Objektivno određene poveznice tuženiku omogućuju da razumno predvidi pred kojim sudom, osim suda u mjestu domicila, može biti tužen.<sup>86</sup> Nadležnost suda u mjestu ispunjenja obveze (*forum solutionis*) iz čl. 7. st. 1. jedna je od najvažnijih posebnih nadležnosti Uredbe. Razlog za njezino postojanje jest činjenica da su sudovi države članice mjesta ispunjenja ugovorne obveze bliži dokazima i samoj stvari postupka od suda u domicilu tuženika.<sup>87</sup>

Složena struktura čl. 7. st. 1. odražava kompromis između odredbi dviju prethodnica današnje Uredbe: Bruxelles konvencije (st. 1. a)) i Uredbe Bruxelles I (st. 1. b)). Glavno pravilo za određivanje nadležnosti je uređeno st. 1. b). Ono uređuje dvije specifične vrste ugovora dok st. 1. a) pokriva sve vrste ugovora. U praksi st. 1. b) uređuje nadležnost za većinu sklopljenih ugovora jer se oni u međunarodnoj trgovini najčešće mogu definirati ili kao ugovor o prodaji ili ugovor o pružanju usluga.<sup>88</sup>

Suci pri određivanju međunarodne sudske nadležnosti, čl. 7. st. 1. primjenjuju na sljedeći način. Prvenstveno moraju proučiti klauzule ugovora kako bi provjerili sadrže li konkretan sporazum o mjestu ispunjenja ugovorne obveze. Ako toga nema, provjerava se primjenjivost odredbe st. 1. b). U slučaju da razmatrani ugovor ne spada u polje primjene st. 1. b) jer se ne može klasificirati kao ugovor o prodaji ili ugovor o pružanju usluga ili je mjesto ispunjenja obveze izvan EU-a, primjenjuje se odredba st. 1. a).<sup>89</sup> U slučaju ugovora o plovidbenim odnosima treba slijediti jednaku proceduru. Kako bismo razumjeli primjenu čl. 7. st. 1. treba razjasniti značenje i doseg sljedećih pojmova kroz sudsku praksu: „stvari povezane s ugovorom“, „konkretna obveza“ i „mjesto ispunjenja“ te obveze.

---

<sup>85</sup> Novy, Daniel, Article 5 (1) of the Brussels Convention: The Unworkability of Special Jurisdiction in Matters Relating to a Contract, *Hibernian Law Journal*, god. 2000, vol. 1., br. 1., str. 69.

<sup>86</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 55.

<sup>87</sup> Stürner, Michael, Sporazumi o nadležnosti i mjestu ispunjenja obveze u europskom procesnom pravu, u: Garašić, Jasnica (ur.), *Europsko građansko procesno pravo - izabrane teme*, Narodne novine, Zagreb, 2013., str. 89.

<sup>88</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 161

<sup>89</sup> *ibid.*, str. 162

Sud EU-a je već u slučaju *Peters*<sup>90</sup> primijetio da pojam „stvari povezane s ugovorom“ određuje polje primjene tadašnjeg čl. 5. st. 1. Bruxelles konvencije te da ga treba autonomno tumačiti. Međutim, nije u potpunosti rasvijetlio njegov sadržaj, već je on široko određen kao pravni odnosi u kojima je tuženik dobrovoljno preuzeo obvezu prema tužitelju.<sup>91</sup> Pojam ugovora u praksi treba imati široko značenje prilagođeno ekonomskoj svrsi zbog koje se sklapa. Ono je iznimno važno kako bi se razgraničilo ugovorni odnos od delikta koji je uređen st. 2. čl. 7. Za ugovore je ključna činjenica postojanja slobodne volje tuženika kojom je on preuzeo ugovorne obveze, jer ako ona ne postoji obveza se ne može definirati kao ugovorna.<sup>92</sup> Osnovni problem nedefiniranja autonomnog značenja ugovora od strane suda EU, jest što polje primjene čl. 7. st. 1. a), ostaje neodređeno.<sup>93</sup> Što se tiče teretnice, ona se može definirati kao jednostrana izjava volje prijevoznika. Jednostrane izjave se također smatraju ugovorom, iako im nedostaje na prvi pogled neophodna činjenica uzajamnosti preuzetih obveza. Strana koja daje izjavu to čini dobrovoljno, slobodnom voljom sa željom da se pravno obveže drugoj strani. Dakle, osnovni element dobrovoljnosti na strani obvezane strane postoji. Minimum pristanka druge strane kao oblika konsenzusa među strankama može se prepoznati i u njezinu pokušaju da zahtijeva ispunjenje preuzete obveze davatelja izjave.<sup>94</sup> Prema tome su i zahtjevi koji proizlaze iz teretnica ugovorni. Prijevoznik teretnicom dobrovoljno izjavljuje da će dostaviti stvari imatelju teretnice ili primatelju robe. Kako su jednostrane izjave ugovorne, nema potrebe utvrditi je li teretnica ugovor o prijevozu ili samo njegov dokaz. Međutim, ako tužitelj na teretnici temelji tužbeni zahtjev protiv stvarnog prijevoznika ili potprijevoznika ne postoji slobodna volja tuženika pa se radi o deliktu.<sup>95</sup>

Što se tiče pojma „konkretna obveza“, Sud EU-a je u slučaju *De Bloss*<sup>96</sup> smatrao da se ona odnosi na „ugovornu obvezu koja čini temelj tužbenog zahtjeva u sudskom sporu“, što je značilo da je „konkretna obveza“ mogla biti i obveza kupca da plati cijenu, a ne samo prodavateljeva obveza o kojoj ona ovisi, koja je zapravo karakteristična obveza ugovora.<sup>97</sup> Sud

---

<sup>90</sup> Presuda od 22. ožujka 1983., *Martin Peters Bauunternehmung GmbH v. Zuid Nederlandse Aannemers Vereniging*, C-34/82, ECLI:EU:C:1983:87, t. 9, 10

<sup>91</sup> Novy, D., op. cit. str. 72.-73.

<sup>92</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 164.; Presuda od 27. listopada 1998., *Réunion européenne SA v. Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV and Master of the vessel „Alblasgracht 002“*, C-51/97, ECLI:EU:C:1998:509, t. 17

<sup>93</sup> Novy, D., op. cit., str. 75.

<sup>94</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 169.-170.

<sup>95</sup> *ibid.*, str. 185.; Presuda od 27. listopada 1998., *Réunion européenne SA v. Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV and Master of the vessel „Alblasgracht 002“*, C-51/97, ECLI:EU:C:1998:509, t. 23, 24

<sup>96</sup> Presuda od 6. listopada 1976., *A. De Bloos, SPRL v Société en commandite par actions Bouyer*, C-14/76, ECLI:EU:C:1976:134, t. 15

<sup>97</sup> Kelly, Richard, O' Connor, Grace, Article 5 (1) of the Brussels Regulation: Internal Conflict in the Conflict of Laws, *Cambridge Student Law Review*, god. 2008, vol. 4, str. 13.-14.

je to objasnio „potrebom da se izbjegne, što je više moguće, situacija u kojoj bi postojalo više nadležnih sudova za jedan ugovor“ pa se prema tome ne može tumačiti da se čl. 5. st. 1. Konvencije (danas čl. 7. st. 1. Uredbe) odnosi na bilo koju obvezu koja proizlazi iz ugovora. Ovo tumačenje nije postiglo željeni učinak, nego je dovelo do višestruke nadležnosti u slučajevima u kojima svaka stranka ugovora ima obvezu sa mjestom izvršenja u državi članici suprotne stranke.<sup>98</sup> Istog dana, Sud je u slučaju *Tessili*,<sup>99</sup> odredio da se „mjesto ispunjenja obveze“ utvrđuje od strane suda pred kojim je pokrenut postupak, i to primjenom materijalnopravnih odredaba mjerodavnog prava na kojeg su uputila nacionalna kolizijska pravila tog suda.<sup>100</sup> Prema tome se mjesto ispunjenja za ugovorne obveze koje nisu obuhvaćene čl. 7. st. 1. b), utvrđuje prema odredbama Uredbe Rim I.<sup>101</sup> Problem primjene ovog pravila jest što može dovesti do nadležnosti suda koji nema dovoljno usku vezu sa sporom.<sup>102</sup>

Upravo je ta nesigurnost dodjeljivanja nadležnosti sudu sa dovoljno uskom vezom, bila razlog uvođenja st. 1. b) u čl. 5. Uredbe Bruxelles I (sada čl. 7 st. 1. b)).<sup>103</sup> Ovo je vrlo važna odredba jer ugovori o prijevozu stvari ili putnika spadaju pod široku definiciju ugovora o pružanju usluga.<sup>104</sup> Pojam usluga je dosta širok pa obuhvaća svaku djelatnost poduzetu u interesu druge osobe. Naknada nije nužan element ugovora jer čl. 7. st. 1. b) ne upućuje na obvezu uzajamnosti. Ako je naknada i određena kao obvezna, ne smije se tumačiti kao protuusluga plaćanja u novcu; već kao ekonomska svrha, tj. razmjena usluga za materijalnu, novčanu ili nematerijalnu imovinu koja ima tržišnu vrijednost ili može biti stečena za cijenu izraženu u novcu.<sup>105</sup> Relevantne usluge u ugovoru o prijevozu su prijevoznikove i to one koje se izvršavaju u mjestu polaska i mjestu odredišta (za prijevoz putnika) ili dostave (za prijevoz stvari). Prijevoz se sastoji od usluga koje se pružaju na neodvojivi način od početnog do završnog mjesta od kojih svako ima dovoljno usku vezu sa činjeničnim stanjem pa je time i lako predvidivo. U mjestu polaska postoji mogućnost da se dogodi kršenje ugovora u slučaju otkazivanja prijevoza. Mjesto (posljednje) dostave je relevantno jer su samo dostavom prijevoznikove obveze u potpunosti ispunjene. Relevantnost tog mjesta snažno podupiru

---

<sup>98</sup> Novy, D., op. cit., str. 78.; Presuda od 6. listopada 1976., *A. De Bloos, SPRL v Société en commandite par actions Bouyer*, C-14/76, ECLI:EU:C:1976:134, t. 9, 10

<sup>99</sup> Presuda od 6. listopada 1976., *Industrie Tessili Italiana Como v. Dunlop AG*, C-12/76, ECLI:EU:C:1976:133, t. 13

<sup>100</sup> Kelly, R., O'Connor, G., op. cit., str. 13.

<sup>101</sup> Eichel, F., op. cit., str. 66.

<sup>102</sup> Novy, D., op. cit., str. 86.

<sup>103</sup> Kelly, R., O'Connor, G., op. cit., str. 13.

<sup>104</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 240.

<sup>105</sup> *ibid.*, str. 202.; Presuda od 19. prosinca 2013., *Corman-Collins SA v. La Maison du Whisky SA*, C-9/12, ECLI:EU:C:2013:860, t. 39

interesi stranaka na strani tereta jer će tu oni najčešće otkriti štetu na teretu. Također, putnici će najčešće tužiti nakon povratka u državu gdje prijevoz konačno prestaje. Aktivnosti poduzete u prijevoznikovu središnjem mjestu poslovanja su samo logističke i pripremne mjere dok je prijevoz jedina usluga koja je važna za ugovor.<sup>106</sup>

Čl. 7. st. 1. b) polovično je ukinuo doktrinu *De Bloss/Tessili* pružajući autonomnu definiciju mjesta ispunjenja obveze iz ugovora o pružanju usluga koja se primjenjuje neovisno o obvezi koja čini temelj tužbenog zahtjeva. To je napredak u odnosu na prijašnje stanje jer sprječava čestu situaciju u kojoj bi prodavatelj kojemu nije isplaćena cijena bio u mogućnosti tužiti pred sudom svog domicila, suprotno temeljnom pravilu čl. 4., na temelju mjerodavnog prava koje bi utvrđivalo da se isplata treba ispuniti u mjestu njegova domicila. Tako se barem u nekoj mjeri osigurava da će nadležni sud imati dovoljno usku vezu sa sporom.<sup>107</sup> Također, takva definicija dovodi do jedinstvene sudske nadležnosti za sve obveze iz ugovora.<sup>108</sup>

Za razliku od ugovora o prijevozu, teretnice i slične jednostrano izdane isprave ne spadaju pod primjenu čl. 7. st. 1. b), već pod st. 1. a). To je zato što sadrže zahtjev za dostavu, a ne zahtjev za prijevozom, odnosno, pružanjem usluga. Njihov sadržaj je primarno dostava u određenom mjestu, tj. sama predaja stvari, a ne djelatnost prijevoza. Ono što se dogodilo tijekom prijevoza postaje relevantno samo onda kada stvari nisu dostavljene ili su dostavljene u oštećenom stanju, i to kao sporedno pitanje o postojanju odštetnog zahtjeva.<sup>109</sup>

Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu mogu biti složeni ugovori. Složenim ugovorima se smatraju oni koji uključuju jednu ili više obveza sa mnogobrojnim mjestima njihova ispunjenja.<sup>110</sup> Slučajevi složenih ugovora su bili česta tema sudske prakse u EU. Prvi takav jest *Shenavai*<sup>111</sup>, u kojem je razmatran problem primjene doktrine *De Bloss/Tessili* na ugovore u kojima spor proizlazi iz više obveza sa različitim mjestima ispunjenja. Sud je priznao da bi strogo pridržavanje tog pravila stvorilo nepoželjan rezultat: natjeralo tužitelja da pokrene postupak za svaku obvezu pojedinačno pred sudovima njihova mjesta ispunjenja. Umjesto toga, smatrano je da bi nadležan sud trebao biti određen koristeći načelo *accessorium sequitur principale*. Prema tome, ako se jedna od obveza koje su činile temelj tužbenog zahtjeva, mogla odrediti kao glavna, sud mjesta ispunjenja te obveze je bio nadležan i za sporedne obveze.<sup>112</sup>

---

<sup>106</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 242.-243.; Presuda od 9. srpnja 2009., Peter Rehder v. Baltic Air Corporation, C-204/08, ECLI:EU:C:2009:439, t. 39, 44, 45

<sup>107</sup> Kelly, R., O'Connor, G., op. cit., str. 16.

<sup>108</sup> Stürner, M., op. cit., str. 90.

<sup>109</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 241.

<sup>110</sup> Grušić, Uglješa, Jurisdiction in Complex Contracts under the Brussels I Regulation, *Journal of Private International Law*, god. 2011., vol. 7., 2, str. 322.

<sup>111</sup> Presuda od 15. siječnja 1987., H. Shenavai protiv K. Kreischer, C-266/85, ECLI:EU:C:1987:11, t. 19

<sup>112</sup> Grušić, U., op. cit., str. 322.-323.

Jedna od poteškoća koja proizlazi iz takvog tumačenja jest što nije potpuno sigurno da omogućuje tužitelju da razumno predvidi sud pred kojim može biti tužen. Shenavai pravilo nije problematično za ugovore u kojima je jasno da postoje glavna i sporedna obveza, kao što je primjer brodarskog ugovora za putovanje. U slučaju *Union Transport v. Continental Lines*,<sup>113</sup> engleski House of Lords je utvrdio da je obveza određivanja broda bila glavna jer je njezino ispunjenje bilo temelj za druge ugovorne obveze. Međutim, u ugovorima u kojima nije moguće odrediti glavne i sporedne obveze, i dalje postoji opasnost od višestrukih nadležnosti.<sup>114</sup>

Primjena ovog pravila za praktičare još je više zakomplicirana presudom u slučaju *Leathertext*<sup>115</sup>, u kojoj je Sud razmatrao slučaj sa više povrijeđenih ugovornih obveza od kojih nijedna nije bila podređena, tj. sve su bile međusobno istoga ranga.<sup>116</sup> Odlučeno je da u takvim slučajevima, svaka pojedinačna obveza treba biti utužena pred sudom njezina mjesta ispunjenja<sup>117</sup>, što znači da tužitelj ako želi podnijeti jednu tužbu za sve obveze treba pokrenuti postupak sukladno općem pravilu o nadležnosti, tj. pred sudom tuženikova domicila.<sup>118</sup> Prema čl. 7. st. 1. b, koji je identičan nekadašnjem čl. 5. Uredbe Bruxelles I, mjesto izvršenja konkretne obveze je, za ugovor o pružanju usluga, „mjesto u državi članici u kojoj su usluge pružene ili trebale biti pružene“. Međutim, složeni ugovori i dalje uzrokuju probleme u primjeni jer treba odrediti koje je to točno „mjesto ispunjenja konkretne obveze“ iz ovih ugovora, ako postoji više mjesta njihova ispunjenja u državi članici.<sup>119</sup> Prema odluci iz slučaja *Color Drack*,<sup>120</sup> u takvim slučajevima, nadležan je sud mjesta ispunjenja glavne obveze (tj. glavnog mjesta pružanja usluga) koju se određuje na temelju ekonomskih kriterija. Ako se takvo mjesto ne može odrediti, nadležnost za sve tužbene zahtjeve ima bilo koji sud mjesta ispunjenja tih obveza prema izboru tužitelja.<sup>121</sup> Ono što najviše utječe na primjenu ovog tumačenja jest što Sud EU nije definirao koji su to „ekonomski kriteriji“ na temelju kojih se određuje glavna obveza, pa ostaje nejasno kako će svaki nacionalni sud interpretirati ovako

---

<sup>113</sup> Presuda od 12. prosinca 1991., *Union Transport plc v. Continental Lines SA and another*, House of Lords, CELEX: 81991UK1212(02), dostupno na: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:81991UK1212\(02\)&qid=1474839178104&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:81991UK1212(02)&qid=1474839178104&from=EN), str. 7

<sup>114</sup> Novy, D., op. cit., str. 80.

<sup>115</sup> Presuda od 5. listopada 1999., *Leathertext Divisione Sintetici Spa v. Bodetex*, C-420/97, ECLI:EU:C:1999:483; Kelly, R., O'Connor, G., op. cit., str. 15.

<sup>116</sup> Grušić, U., op. cit., str. 323.

<sup>117</sup> Kelly, R., O'Connor, G., op. cit., str. 15.

<sup>118</sup> Grušić, U., op. cit., str. 323.

<sup>119</sup> *ibid.*, str. 325.

<sup>120</sup> Presuda od 3. svibnja 2007., *Color Drack GmbH v. Lexx International Vertriebs GmbH*, C-386/05, ECLI:EU:C:2007:262, t. 40, 42

<sup>121</sup> Grušić, U., op.cit., str. 326.-327.

nejasan pojam.<sup>122</sup> U predmetu *Wood Floor Solutions*,<sup>123</sup> Sud EU-a je odlučivao o tome kako tretirati usluge koje se pružaju u više država članica, kao npr. pomorski prijevoz koji broderska tvrtka obavlja diljem Atlantika.<sup>124</sup> U određivanju mjesno nadležnog suda, polazi se od mjesta u kojem je pružatelj usluga pretežno obavljao usluge radi ispunjenja ugovora, ako to nije bilo u suprotnosti sa voljom stranaka iz ugovornih odredaba. Pri tome, Sud u obzir uzima stvarne aspekte pravne stvari, posebice vrijeme utrošeno u tim mjestima i značaj obavljenih aktivnosti. Supsidijarno, za taj ugovor, međunarodna nadležnost postoji i u domicilu pružatelja usluga.<sup>125</sup>

Složeni ugovori sa dvije ili više obveza, od kojih se jedna može smatrati pružanjem usluga spada u polje primjene st. 1. b) ako je ona karakteristična obveza za taj ugovor. Razdvajanje ugovora ne dolazi u obzir jer može dovesti do simultane primjene dva potpuno različita sustava utvrđivanja mjesta ispunjenja obveze. Stranke ugovora mogu odrediti hijerarhiju između pojedinih obaveza te odrediti određene obveze kao glavne, a ostale kao sekundarne.<sup>126</sup>

U literaturi postoje brojne kritike prvenstveno na tekst i praksu Suda EU-a vezanu uz čl. 7. st. 1. Novy je ustvrdio još za čl. 5. st. 1. Konvencije da je problematičan jer je njegovo polje primjene nejasno, ključni pojmovi široko i nejasno određeni, a praktična primjena vrlo problematična. Prema tome, smatrao je da bi trebao biti ukinut, a nadležnost za sve ugovorne sporove određena primjenom općeg pravila o nadležnosti.<sup>127</sup> Što se tiče st. 1. t. b), koja je tada bila samo u Prijedlogu Komisije, došao je do istog zaključka jer iako omogućuje predvidivost za stranke, problem je i dalje što sud mora za tumačenje radi li se o stvarima povezanim s ugovorom koristiti nedovoljno jasno tumačenje Suda EU-a.<sup>128</sup> Grušić smatra da je nova odredba napredak u odnosu na bivši članak Konvencije jer općenito rezultira većom vjerojatnošću određivanja nadležnog suda sa dovoljno uskom vezom čime se izbjegava višestruka nadležnost. Također, primjena znači veću pravnu sigurnost za stranke koju on vidi poboljšanom kroz daljnju sudsku praksu. Ovime se autor priklanja grupi znanstvenika koja smatra da je rješenje problema u daljnjem širenju polja primjene članka te izmjeni st. 1. a) sa

---

<sup>122</sup> Kelly, R., O'Connor, G., op. cit., str. 18.-19.

<sup>123</sup> Presuda od 11. ožujka 2010., *Wood Floor Solutions Andreas Domberger GmbH v. Silva Trade SA*, C-19/09, ECLI:EU:C:2010:137

<sup>124</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 230.

<sup>125</sup> Stürner, M., op. cit., str. 92.; Presuda od 11. ožujka 2010., *Wood Floor Solutions Andreas Domberger GmbH v. Silva Trade SA*, C-19/09, ECLI:EU:C:2010:137, t. 40, 41, 42

<sup>126</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 205.-206.; Presuda od 19. prosinca 2013., *Corman-Collins SA v. La Maison du Whisky SA*, C-9/12, ECLI:EU:C:2013:860, t. 34, 43

<sup>127</sup> Novy, D., op. cit., str. 71.

<sup>128</sup> *ibid.*, str. 93.

mjestom ispunjenja obveze određenim kao mjestom ispunjenja karakteristične obveze.<sup>129</sup> Jednako negativan stav o ukidanju odredbe zauzeli su i Kelly i O' Connor koji su posebno razočarani presudom u slučaju *Color Drack* koja je po njihovom mišljenju st. 1. t. b) ponovno učinila nejasnom.<sup>130</sup>

Članak 54. st. 2. ZRSZ-a predviđa nadležnost suda RH-a u sporovima zbog obveza nastalih za vrijeme boravka tuženika u RH. Ova se odredba može primijeniti samo ako sud RH-a nije nadležan temeljem članka 46. ZRSZ-a, tj. ako tuženik nema prebivalište u RH. Prema izboru općenitog pojma „obveza“ može se zaključiti da se odredba odnosi na ugovorne i izvanugovorne predmete, a relevantna je ona obveza na koju se odnosi tužba. Mjesto njezina ispunjenja određuje se prema pravu koje je temeljem hrvatskog međunarodnog privatnog prava mjerodavno za obvezu (*lex cause*). Također, nadležnost se može zasnovati samo ako je tuženik fizička osoba, a ne i pravna. U čl. 55. ZRSZ-a sadržano je pravilo o posebnoj nadležnosti za strane osobe. Prema tome, u sporovima protiv fizičke ili pravne osobe koja ima sjedište u inozemstvu, za obveze koje su nastale ili se moraju izvršiti na teritoriju RH-a, postoji nadležnost hrvatskog suda ako ta osoba na teritoriju RH-a ima svoje predstavništvo ili zastupništvo ili ako je u RH-u sjedište tvrtke kojoj je povjereno obavljanje njezinih poslova. Tim pravilom se omogućuje trećim osobama da tuže fizičku osobu koja obavlja gospodarsku djelatnost ili pravnu osobu sa sjedištem u inozemstvu pred sudom RH-a, neovisno o pravnom obliku poslovne jedinice, za obveze koje su nastale ili se moraju ispuniti u RH-u. Prema VSRH-u, navođenje pomorskog agenta u teretnici ne znači da se radi o tvrtki kojoj je povjereno obavljanje poslova u RH-u. „Iz sadržaja teretnice (...) vidljivo je da je „J.“ Z. kao međunarodna pomorska i saobraćajna agencija bio agent broдача. (...).<sup>131</sup> Ponovno, radi se o ugovornim i izvanugovornim obvezama. Nadležnost suda RH-a postoji i kada je njezino područje samo jedno od više mogućih mjesta izvršenja obveze. ZRSZ ne zahtijeva izričito da je obveza zbog koje se vodi spor nastala u vezi s djelatnosti predstavništva, ili zastupništva ili tvrtke kojoj je bilo povjereno obavljanje poslova strane osobe. Međutim, Sikirić napominje da bi trebalo tumačiti da obveza kojom se zasniva nadležnost treba proizlaziti iz poslovanja poslovne jedinice u RH, a ne i iz poslovanja tužene pravne osobe ili njezine poslovne jedinice u inozemstvu. Pitanja materijalnog prava vezana uz nastanak i ispunjenje obveze određuju se po *lex cause*.<sup>132</sup>

---

<sup>129</sup> Grušić, U., op. cit., str. 340.

<sup>130</sup> Kelly, R., O' Connor, G., op. cit., str. 12.

<sup>131</sup> VSRH, Revt 132/05-2, od 9. studenog 2005.

<sup>132</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 60.-61.

### 4.3. Prorogacija nadležnosti

Sporazumi o nadležnosti su neizostavan pravni instrument za prekogranične ugovore.<sup>133</sup> To su ugovorni sporazumi između dvaju ili više stranaka kojim one utvrđuju neki sud ili sudove kao izričito nadležne za sporove koji su nastali ili će nastati u vezi određenog pravnog odnosa, time isključujući bilo koje druge sudove od nadležnosti.<sup>134</sup> Oni pridonose predvidljivosti i sigurnosti ostvarivanja pravne zaštite ugovornih stranka u budućim sporovima<sup>135</sup> jer se njima izbjegavaju dugotrajni sporovi o nadležnosti te se koncentriraju u državi članici čije je pravo mjerodavno u glavnoj stvari.<sup>136</sup> Sporazum o nadležnosti se smatra nepovredivim prema međunarodnom privatnom pravu jer se temelji na načelu autonomije stranaka.<sup>137</sup> Osim osiguranja slobode izbora, cilj čl. 25. je utvrditi razumna ograničenja kako bi se spriječila zloupotreba autonomije. Naime, prorogacija nadležnog suda istodobno znači i derogaciju inače nadležnog suda.<sup>138</sup> Tako se od primjene mogu isključiti odredbe o općoj međunarodnoj nadležnosti (čl. 4.) i posebnim nadležnostima (čl. 7. i 8.).<sup>139</sup>

Valjanost sporazuma o nadležnosti prema čl. 25. Uredbe Stürner povezuje s tri glavna uvjeta: prvo, moraju biti ispunjene opće pretpostavke za primjenu čl. 25., drugo, sporazum mora biti materijalno valjan i treće, moraju biti ispunjene formalne pretpostavke za valjanost sporazuma prema čl. 25. st. 1. reč. 3.<sup>140</sup>

Što se tiče prvog uvjeta, ono znači da sporazum o nadležnosti mora ulaziti u stvarno, vremensko, teritorijalno i personalno polje primjene Uredbe.<sup>141</sup> Nakon toga, potrebno je provjeriti postojanje elemenata navedenih u odredbi čl. 25. st. 1. reč. 1. Tijekom revizije Uredbe Bruxelles I u tekst je unesena značajna izmjena („Ako su se stranke neovisno o njihovu domicilu, sporazumjele (...)“) koja bi trebala pojačati privlačnost Europskog pravosudnog prostora za državljane trećih država. Dakle, odustalo se od razlikovanja je li domicil stranaka koje su sklopile sporazum o nadležnosti unutar ili izvan EU-a, pa se prema tome nova Uredba primjenjuje i na sporazume o nadležnosti državljana trećih zemalja. Nadalje, predmet prorogacije mora biti sporazum o nadležnosti jednog suda ili sudova države članice. Ako

---

<sup>133</sup> Eichel, F., op. cit., str. 70.

<sup>134</sup> Ojiegbe, Chukwudi, Choice of Court Agreements and Brussels I Recast: The End of Torpedo Actions, Trinity College Law Review, god. 2014., vol. 17., str. 126.

<sup>135</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 80.

<sup>136</sup> Eichel, F., op. cit., str. 70.

<sup>137</sup> Ojiegbe, C., op. cit., str. 126.-127.

<sup>138</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 80.

<sup>139</sup> *ibid.*, str. 81.

<sup>140</sup> Stürner, M., op. cit., str. 80.

<sup>141</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 80.

<sup>141</sup> *ibid.*, str. 82.



stranke ugovore nadležnost suda treće države, njegovo važenje nije obuhvaćeno čl. 25., već autonomnim nacionalnim postupovnim pravom države tog suda.<sup>142</sup> U predmetu *Coreck Maritime* raspravljalo se o valjanosti takvog sporazuma u teretnici. Sud EU-a je smatrao da bivši čl. 17. Bruxelles Konvencije nije bio primjenjiv na sporazume kojima je izabran strani sud, odnosno njihov prorogacijski ni derogacijski učinak, pa se nadležnost trebala utvrditi u skladu sa nacionalnim postupovnim i međunarodnim privatnim pravom.<sup>143</sup> Daljnja pretpostavka jest da je sporazum o nadležnosti u odnosu na prorogirani sud dostatno određen<sup>144</sup> što znači da se odnosi na „sporove koji su nastali ili mogu nastati u vezi određenog pravnog odnosa“. Dakle, nužno je da spor između stranaka proizlazi iz pravnog odnosa u vezi s kojim je sklopljen sporazum o nadležnosti.<sup>145</sup> Također, zahtijeva se i da je izbor nadležnog suda dovoljno jasno određen u sporazumu. Iako se preporučuje izričito imenovati sud u klauzuli o nadležnosti, to nije nužno. Potrebno ju je samo formulirati tako da se nadležni sud može odrediti već na temelju samog teksta. Također, dovoljno je ako su u njoj navedeni objektivni kriteriji koji su precizni u toj mjeri da sud pred kojim se pokreće postupak na temelju njih može utvrditi svoju nadležnost.<sup>146</sup>

Drugi uvjet odnosi se na još jedno pitanje koje se razmatralo tijekom donošenja nove Uredbe, a to je materijalna valjanost sporazuma. Prije svega, treba napomenuti da se pojam „sporazum“ tumači autonomno prema Uredbi.<sup>147</sup> Sporazum je temeljni pojam za tumačenje čl. 25. Uredbe. Sud EU-a je u predmetu *Galleries Segoura* jasno istaknuo da sudovi pri odlučivanju o valjanosti sporazuma o nadležnosti moraju prije svega ustanoviti je li postignut konsenzus među strankama i je li on jasno i precizno izražen.<sup>148</sup> Dakle, ključni uvjet za materijalnu valjanost sporazuma jest činjenica da postoji suglasnost ugovornih stranaka u pogledu istog suda ili sudova (*consensus ad idem*) te da je ona na neki način izražena. Sporazum ne mora biti izričit, dovoljan je i prešutan ako ispunjava formalne pretpostavke.<sup>149</sup> Čl. 25. st. 1. reč. 1. u odnosu na materijalnu valjanost sporazuma o nadležnosti sadrži izričitu uputu na mjerodavno pravo, a formulacija: „osim ako je sporazum ništav u pogledu njegove materijalne valjanosti

---

<sup>142</sup> Stürner, M., op. cit., str. 97.

<sup>143</sup> Presuda od 9. studenog 2000., *Coreck Maritime GmbH v. Handelsveem BV*, C-387/98, ECLI:EU:C:2000:606, t. 19; Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 609.

<sup>144</sup> Stürner, M., op. cit., str. 83.

<sup>145</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 83.; Presuda od 10. ožujka 1992., *Powell Duffryn plc v. Wolfgang Peterit*, C-214/89, ECLI:EU:C:1992:115, t. 31

<sup>146</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 621.; Presuda od 9. studenog 2000., *Coreck Maritime GmbH v. Handelsveem BV*, C-387/98, ECLI:EU:C:2000:606, t. 15

<sup>147</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 82.

<sup>148</sup> Presuda od 14. prosinca 1976., *Galleries Segoura SPRL v. Société Rahim Bonakdarian*, C-25/76, ECLI:EU:C:1976:178, t. 6; Magnus, U., Mankowski, P., op. cit. str. 625.

<sup>149</sup> Sikirić, op. cit., str. 83.

prema pravu te države članice“ znači da vrijedi *lex fori prorogati*, tj. kolizijsko pravo države prorogiranog suda.<sup>150</sup> Međutim, ono što predstavlja problem za države članice jest činjenica da je Uredba Rim I, koja je stvarno nadležna za mjerodavno pravo u odnosu na ugovorne obveze, u čl. 1. st. 2. t. e iz svog područja primjene isključila sporazume o sudskoj nadležnosti. Pravo rješenje ovog pitanja predstavljalo bi samo proširenje polja primjene Uredbe Rim I i na materijalnu stranu sporazuma o sudskoj nadležnosti.<sup>151</sup> Posebnu opasnost predstavljaju slučajevi nacionalnih prava koja dopuštaju kontrolu sadržaja sporazuma. Naime, prema tumačenju t. br. 20. Preambule, posebno dijela odredbe „uključujući pravila o sukobu zakona te države članice“, čl. 25. st. 1. reč. 1. sadrži tzv. sveukupnu uputu, tj. uputu koja uključuje i važeće kolizijsko pravo u državi prorogiranog suda, što znači da ne mora nužno biti mjerodavno materijalno pravo prorogiranog suda već i neko treće na koje se upućuje u odredbama nacionalnog prava. Pomoću nacionalnih odredaba o zloupotrebi, mogla bi se zaobići svrha čl. 25. i ograničiti autonomija stranaka što bi znatno ugrozilo pouzdanost klauzula o nadležnosti. Iz tog razloga učvrstilo se stajalište da se kontrola zloupotrebe klauzula o nadležnosti mora izgraditi autonomno kroz sudsku praksu Suda EU-a.<sup>152</sup>

Treći uvjet je formalna valjanost sporazuma čiji su zahtjevi znatno opsežnije regulirani od materijalnih pretpostavki. Oni imaju za cilj osigurati postojanje nužne materijalne suglasnosti stranaka i time zaštititi one stranke koje se sklapanjem sporazuma odriču nadležnosti suda koji je za njih povoljan. Što je manja potreba za zaštitom te stranke (npr. sklapanje trgovačkih prekograničnih ugovora), to su manje strogi zahtjevi iz čl. 25. st. 1. reč. 3. i st. 2. Prema čl. 25. st. 1. reč. 3., sporazum se načelno mora sklopiti u pisanoj formi, no, alternativno se prihvaća i usmeni sporazum s pisanom potvrdom, tzv. polupisana forma (čl. 25. st. 1. reč. 3. t. a). Također, komunikacija elektroničkim sredstvima se smatra jednakom pisanoj formi (čl. 25. st. 2.).<sup>153</sup> Jedini zahtjev jest da je moguća njezina trajna zabilježba, tj. da se može reproducirati u izvornom obliku u bilo koje vrijeme, npr. u poštanskom pretincu primatelja, na disku, USB prijenosnoj memoriji ili na sličan način.<sup>154</sup> Posebno je zanimljiva praksa Suda EU u odnosu na zahtjev pisane forme. Odlučujući o sporazumima o nadležnosti sadržanim u općim uvjetima, zauzet je stav da formalni zahtjev pisanog ili polupisanog oblika sporazuma nije ispunjen kada je klauzula o sudskoj nadležnosti u okviru općih uvjeta koji se nalaze na poledini pisanog ugovora otisnutog na poslovnom papiru te stranke. Razlog za ovaj zaključak jest u

---

<sup>150</sup> Stürner, M., op. cit., str. 97.

<sup>151</sup> *ibid.*, str. 98.-99.

<sup>152</sup> Eichel, F., op. cit., str. 71.-72.

<sup>153</sup> *ibid.*, str. 83.-84.

<sup>154</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 84.

tome što takav postupak ne jamči da se druga ugovorna stranka očito suglasila s tom odredbom. Suprotno, pisana forma postoji ako se u tekstu ugovora, koji su potpisale obje strane, izričito poziva na takvu klauzulu koja je sadržana u općim uvjetima<sup>155</sup>. Sud EU odredbe o formi tumači restriktivno, što ne znači da klauzule o nadležnosti nisu dopuštene u općim uvjetima poslovanja, već da su prepreke za njihovo uključivanje veće. Valjano uključivanje može se pretpostaviti samo ako način uključivanja osigurava da druga stranka ima doista mogućnost saznati za klauzulu. Praktično, svaki korisnik općih uvjeta u pravilu ih treba poslati ugovornom partneru prije zaključenja ugovora.<sup>156</sup>

Drugi prihvaćeni oblik sporazuma jest „oblik koji je u skladu s praksom koja je ustaljena među strankama“ (čl. 25. st. 1. t. b). Svrha ove odredbe je pojednostavljenje zahtjeva za pisanom formom iz t. a prvenstveno kako bi se tijekom tekućih poslovnih odnosa omogućilo lakše integriranje klauzule o sudskoj nadležnosti. Primjer ovakve situacije bi bio kada bi stranke dogovorile da unutar tekućih poslovnih odnosa svi sporovi iz pojedinačnih usmeno zaključenih ugovora trebaju podlijegati klauzuli o sudskoj nadležnosti koja je valjano ugovorena u okvirnom ugovoru.<sup>157</sup> Sud EU-a je napomenuo kako umekšanje forme iz t. b „ne znači da nije nužno potrebna suglasnost između stranaka o klauzuli o sudskoj nadležnosti, već se ona samo pretpostavlja ako je ugovor sklopljen u skladu s postojećim trgovačkim običajem.“<sup>158</sup>

Prema čl. 25. st. 1. t. c sporazum se može postići i u obliku koji odgovara općepoznatom međunarodnom trgovačkom običaju koji je uvriježen u nekoj gospodarskoj grani, ako je strankama bio poznat ili bi morao biti poznat. Značajna razlika u odnosu na druge odredbe o formi jest u tome što suglasnost volja stranaka za njih mora pozitivno postojati, a za t. c ona se pretpostavlja. Tako je na primjer, dovoljna i šutnja na trgovačko pismeno potvrde koje po prvi put uvodi klauzulu o sudskoj nadležnosti da bi sporazum formalno bio valjan.<sup>159</sup> Sporazumi o nadležnosti u okviru plovidbenih ugovora najčešće se nalaze u teretnicama. Kako je teretnica prenosiva isprava, postavlja se pitanje obvezuje li njena klauzula o nadležnosti osobu na koju je prenesena ili samo osobe koje su sudjelovale u njezinu kreiranju, tj. prijevoznika i krcatelja. Sud EU je zauzeo stajalište da klauzula o nadležnosti obvezuje i treću osobu, dakle imatelja teretnice različitog od krcatelja, samo pod pretpostavkom da je ta treća osoba pri preuzimanju

---

<sup>155</sup> ibid. str. 83.-84.; Presuda od 14. prosinca 1976., *Estasis Salotti di Colzano Aimo et Gianmario Colzani v. Rüwa Polstereimaschinen GmbH*, C-24/76, ECLI:EU:C:1976:177, t. 9

<sup>156</sup> Eichel, F., op. cit. str. 70.-71.

<sup>157</sup> Stürner, M., op. cit., str. 84.-85.

<sup>158</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 84.; Presuda od 20. veljače 1997., *Mainschiffahrts-Genossenschaft eG (MSG) v. Les Gravières Rhénanes sarl*, C-106/95, ECLI:EU:C:1997:70, t. 17, 19

<sup>159</sup> Stürner, M., op. cit., str. 85.

teretnice preuzela i sva krcateljeva prava i obveze u odnosu na prijevoznika.<sup>160</sup> Tereticama su obvezani izdavatelj (prijevoznik) i prvi imatelj koji često pristane na klauzulu u formi koja zadovoljava uvjete iz čl. 25. st. 1.-2. Ti uvjeti su u odnosu na daljnje imatelje, posebno u odnosu na posljednjeg rijetko ispunjeni. Posljednji imatelj često ne potpisuje tereticu niti izričito pristaje na njezine uvjete. Ipak, obvezan je njome ako je prema mjerodavnom nacionalnom pravu valjano preuzeo prava i obveze prethodne stranke, tj. znao je za njezin sadržaj i obvezu kojom će biti vezan pri njezinom stjecanju. Ova praksa je općenito prihvaćena i može se smatrati međunarodnom trgovačkom praksom koju svaki poduzetnik mora poznavati.<sup>161</sup>

Prema čl. 25. st. 1. reč. 2., prorogacija suda se smatra isključivom, ako se stranke nisu drukčije sporazumjele. Ovo zapravo znači da se stranke koje žele osigurati mogućnost da tužbu podignu i pred drugim sudovima kada bi to bilo povoljnije za kasniju ovrhu, trebaju pobrinuti da takva formulacija bude jasna.<sup>162</sup> Ta stranka mora dokazati da je postignuta suglasnost o nadležnosti određenog suda ili sudova te ostale činjenice koje su potrebne za sklapanje valjanog sporazuma o nadležnosti. Ako se pak poziva na postojanje usmenog sporazuma, mora dokazati da je naknadno potvrđen u pisanom obliku. Također, ako se radi o trgovačkom običaju mora dokazati njegovo postojanje.<sup>163</sup>

Prema čl. 25. st. 5., sporazum o nadležnosti se smatra zasebnim ugovorom koji je neovisan o glavnom, čak i kada je klauzula o nadležnosti izvanjski uključena u njega. Prema tome, valjano zaključen ugovor ne jamči ujedno i uspješno uključivanje klauzule o nadležnosti suda. Obratno, nevaljanost glavnog ugovora ne povlači za sobom nužno i nevaljanost klauzule o nadležnosti suda koja se može predvidjeti upravo za takve slučajeve.<sup>164</sup>

Sporazumi o nadležnosti kao izraz autonomije stranaka priznati su unutar sustava Uredbe Bruxelles I bis.<sup>165</sup> Međutim, unutar sustava postoje i drugi ciljevi koji su ključni za osiguranje međusobnog povjerenja između sudova država članica. Oni su se za Sud EU-a pokazali mnogo važnijim od nepovredivosti sporazuma stranaka, što je naišlo na brojne

---

<sup>160</sup> Marin, J., Uređenje ..., cit., str. 237.; Presuda od 9. studenog 2000., Coreck Maritime GmbH v. Handelsveem BV, C-387/98, ECLI:EU:C:2000:606, t. 23

<sup>161</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit. str. 653.-654.; Presuda od 9. studenog 2000., Coreck Maritime GmbH v. Handelsveem BV, C-387/98, ECLI:EU:C:2000:606, t. 23, Presuda od 19. lipnja 1984., Partenreederei ms. Tilly Russ and Ernest Russ v. NV Haven- & Vervoerbedrijf Nova and NV Goeminne Hout, C-71/83, ECLI:EU:C:1984:217, t. 24, Presuda od 16. ožujka 1999., Trasporti Castelletti Spedizioni Internazionali SpA v. Hugo Trumpy SpA, C-159/97, ECLI:EU:C:1999:142, t. 41.

<sup>162</sup> Eichel, F., op. cit., str. 69.

<sup>163</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 85.

<sup>164</sup> Eichel, F., op. cit., str. 70.

<sup>165</sup> Bříza, Petr, Choice-of-Court Agreements: Could the Hague Choice of Court Agreements Convention and the Reform of the Brussels I Regulation be the Way out of the Gasser–Owusu Disillusion?., *Journal of Private International Law*, god. 2009, vol. 5, br. 3, str. str. 562.

kritike.<sup>166</sup> Naime, u predmetu *Gasser*<sup>167</sup> negativno je odgovoreno na pitanje prednosti autonomije stranaka u slučajevima kao što su torpedne tužbe pred strogim pravilom o *lis pendensu*.<sup>168</sup> Fenomen torpednih tužbi označavao je postupke pokretane od strane tuženika koji su u zloj namjeri djelovali sa ciljem zaustavljanja postupaka pokrenutih protiv njih pred odabranim sudovima, znajući da prema pravilu o litispendenciji iz Uredbe Bruxelles I, sud pred kojim pokrenu deklaratornu tužbu ima prednost u odlučivanju o nadležnosti u odnosu na sud koji je kasnije pokrenuo postupak (prorogirani sud).<sup>169</sup> To za suprotnu stranu stvara dodatne troškove i odgode, a u isto vrijeme ugrožava pravnu sigurnost i predvidivost nadležnih sudova.<sup>170</sup> Nakon presude u slučaju *Gasser*, pokrenut je dugotrajan i opsežan postupak revizije, koji je uz ostale ciljeve, trebao pojačati efikasnost sporazuma o nadležnosti.<sup>171</sup> To je učinjeno uvođenjem čl. 31. st. 2 u tekst Uredbe Bruxelles I bis. Prema tom članku, ako je postupak prvo pokrenut pred sudom koji je sporazumom iz čl. 25. određen kao isključiv, svaki sud druge države članice mora prekinuti postupak koji je pred njim pokrenut do trenutka kada prorogirani sud ne odluči o svojoj nadležnosti. Kenny i Hennigan upozoravaju da postoji jedan potencijalan problem u ovom rješenju. Naime, iz teksta nove odredbe nije posve jasno odnosi li se i na povezane postupke; ako bi to bio slučaj omogućio bi se nastavak torpednih tužbi i time nesigurnost primjenjivosti sporazuma o nadležnosti.<sup>172</sup> Zlonamjerne stranke bi morale samo malo izmijeniti sadržaj tužbenog zahtjeva ili stranke u postupku i time bi izbjegle primjenu čl. 31. st. 2., a sud bi teško mogao na prvi pogled procijeniti radi li se o postupovnoj zlonamjernoj taktici ili legitimnom slučaju povezanog postupka.<sup>173</sup>

Hrvatsko pravo uređuje izričit sporazum o međunarodnoj nadležnosti odredbom čl. 49.<sup>174</sup> St. 1. određene su pretpostavke za prorogaciju nadležnosti stranog suda, st. 2. pretpostavke za prorogaciju suda RH, dok su u st. 3. navedeni predmeti u kojima prorogacija nije dopuštena.<sup>175</sup> Prema st. 1., stranke se mogu sporazumjeti o nadležnosti stranog suda, ako je barem jedna od njih strani državljanin ili pravna osoba sa sjedištem u inozemstvu. To znači da domaći državljani ne mogu prorogirati nadležnost stranog suda. U slučaju da to ipak učine,

---

<sup>166</sup> *ibid.*, str. 538.

<sup>167</sup> Presuda od 9. prosinca 2003., *Erich Gasser GmbH v. MISAT Srl.*, C-116/02, ECLI:EU:C:2003:657, t. 54

<sup>168</sup> Bříza, P., *op. cit.*, str. 540.

<sup>169</sup> Ojiegbe, C., *op. cit.*, str. 128.

<sup>170</sup> *ibid.*, str. 134

<sup>171</sup> Ojiegbe, C., *op. cit.*, str. 133.-134.

<sup>172</sup> Kenny, David, Hennigan, Rosemary, *Choice-of-Court Agreements, the Italian Torpedo, and the Recast of the Brussels I Regulation*, *International and Comparative Law Quarterly*, god. 2015., vol. 64, br. 1, str. 198.

<sup>173</sup> *ibid.*, str. 207.

<sup>174</sup> Vuković, Đuro, Kunštek, Eduard, *Međunarodno građansko postupovno pravo*, Zgombić & Partneri, Zagreb, 2005. Vuković, str. 73.

<sup>175</sup> Sikirić, H., *op. cit.*, str. 85.

i strani sud donese odluku, učinci sporazuma ne bi se priznali u RH. Vuković i Kunštek navode kako se ovo rješenje može kritizirati jer nema razloga da se u RH ne prizna strana odluka ako nadležnost proizlazi iz valjanih odredaba o mjesnoj nadležnosti te države.<sup>176</sup> St. 2. predviđa da se stranke mogu sporazumjeti o nadležnosti hrvatskog suda, ako je barem jedna od njih hrvatski državljanin ili pravna osoba sa sjedištem u RH-u. Iz toga proizlazi da se nadležnost hrvatskog suda ne može prorogirati ako su obje stranke strani državljani pa niti kad imaju prebivalište u RH, što isto zaslužuje kritiku.<sup>177</sup> Za st. 3. u okviru pomorskog prava, iznimno je bitno isključenje mogućnosti prorogacije za sudove koji su isključivo nadležni za sporove prema čl. 414. PZ-a (postupak ograničenja odgovornosti brodaru).<sup>178</sup> ZRSZ ne sadrži odredbu o sadržaju niti obliku sporazuma o nadležnosti. Ipak, smatra se da se u hrvatskom međunarodnom privatnom pravu sporazum o nadležnosti može sklopiti u pogledu spora koji će tek nastati (prorogacijska klauzula) ili koji je već nastao (ugovor o prorogaciji).<sup>179</sup> Što se tiče oblika sporazuma o mjesnoj nadležnosti, načelno se prihvaća pismeni ili usmeni oblik. On se može sklopiti i razmjenom očitovanja stranaka u različitim ispravama.<sup>180</sup> VSRH je pojasnio da se aneksom ugovora može izmijeniti sporazum o nadležnosti iz osnovnog ugovora. „Primjenjujući načelo da *lex posterior derogat legi priori* sud zaključuje da je ostala na snazi odredba Aneksa ugovora (...) o nadležnosti suda (...), budući je ona derogirala raniji sporazum.”<sup>181</sup>

---

<sup>176</sup> Vuković, Đ., Kunštek, E., op. cit., str. 73.-74.

<sup>177</sup> loc. cit.

<sup>178</sup> ibid., str. 55.

<sup>179</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 85.

<sup>180</sup> Vuković, Đ., Kunštek, E., op. cit., str. 79.

<sup>181</sup> VSRH, Revt 158/05-2, od 16. ožujka 2006.

#### 4.4. Nadležnost za privremene mjere (mjera zaustavljanja broda)

Čl. 35. Uredbe sadrži posebno pravilo o nadležnosti za donošenje privremenih mjera, uključujući mjere osiguranja. Prema tom članku, zahtjev za donošenje navedenih mjera može se podnijeti sudu koji odlučuje o meritumu spora ili sudu nadležnom po čl. 35.<sup>182</sup> Privremene mjere su od osobitog značaja za obje parnične stranke. S vjerovnikove strane one omogućuju zaštitu konačnog ostvarenja njihovih tražbina, s obzirom da tuženici svojim radnjama mogu promijeniti stanje stvari ili raspolagati sa imovinom te tako onemogućiti ili znatno otežati njihov položaj. Također, kako se radi o osiguranju vjerojatnih, a ne izvjesnih tražbina, njima se mogu značajno ograničiti imovinska prava dužnika.<sup>183</sup>

Pojam privremenih mjera mora se tumačiti autonomno kako bi se izbjeglo nejednak položaj i pravnu nesigurnost za stranke s obzirom na različitosti u značenju ovog pojma u državama članicama. Iako se čl. 35. odnosi na privremene mjere predviđene nacionalnim pravom, to ne znači da sve moguće mjere nacionalnih pravnih sustava spadaju u polje primjene ovog članka. Sud EU-a je dao njihovu definiciju u predmetu *Reichert*.<sup>184</sup> To su takve mjere čiji je cilj, u okviru polja primjene Uredbe, očuvati postojeću činjeničnu ili pravnu situaciju tako da zaštite pravo čije priznanje se traži na drugom mjestu od suda koji je nadležan za odlučivanje o meritumu.<sup>185</sup> Naglasak je na privremenosti mjera i na njihovoj zaštitnoj ulozi. Što se tiče privremene prirode, za donošenje privremenih mjera nije nužno da je pred nekim drugim sudom već pokrenut postupak o meritumu spora. Da bi osigurao privremeni i zaštitni karakter mjere čije se donošenje traži, sud može svoju odluku uvjetovati svim ograničenjima koja su mu na raspolaganju prema nacionalnom pravu. Npr. može odrediti vremensko razdoblje na koje se mjera odnosi, ulogu ili narav imovine ili robe na koju se odnosi, zatražiti bankarsku garanciju ili imenovati upravitelja imovine. Pretpostavka hitnosti je samo element za ocjenu jesu li mjere čije se donošenje zahtijeva osnovane po unutarnjem pravu suda. Nadležnost suda koji je nadležan prema čl. 35. uvjetovana je činjenicom postojanja stvarne veze između sadržaja mjere koja se traži i teritorijalne nadležnosti suda pred kojim se ona traži.<sup>186</sup>

---

<sup>182</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 110.

<sup>183</sup> Kunštek, Eduard, Privremene mjere u Uredbi Brisel I, u: Garašić, Jasnica (ur.), Europsko građansko procesno pravo - izabrane teme, Narodne novine, Zagreb, 2013., str. 125.-126.

<sup>184</sup> Presuda od 26. ožujka 1992., *Reichert and Kockler v. Dresdner Bank AG*, C-261/90, ECLI:EU:C:1992:149, t. 34

<sup>185</sup> Magnus, U., Mankowski, P., op. cit., str. 798.-799.

<sup>186</sup> Sikirić, H., op. cit., str. 110.-111.; Presuda od 17. studenog 1998., *Van Uden Maritime BV (Van Uden Africa Line) v. Kommanditgesellschaft in Firma Deco-Line*, C-391/95, ECLI:EU:C:1998:543, t. 40

ZRSZ ne sadrži posebnu odredbu o ovoj nadležnosti što znači da će za donošenje privremenih mjera biti nadležan sud koji odlučuje o meritumu.<sup>187</sup> Hrvatsko pravo, koje u ovršnom postupku i postupku osiguranja načelno prihvaća isključivu mjesnu i međunarodnu nadležnost sudova, ipak dopušta da privremene mjere odredi i sud koji ih treba provesti, a ne samo onaj koji odlučuje o meritumu. Prema hrvatskom doktrinarnom mišljenju, neopravdano je smatrati da sud nadležan za donošenje odluke o meritumu ne bi trebao imati nadležnost ako predmet osiguranja nije na njegovu području.<sup>188</sup> Dakle, mogućnost određivanja privremenih mjera od strane sudova koji nisu nadležni za odlučivanje o meritumu treba načelno prihvatiti; posebno ako je predmet osiguranja na njihovom području, odnosno tamo se treba provesti.<sup>189</sup>

Nadležnost za određivanje privremenih mjera, uključujući i mjere osiguranja hrvatskog pomorskog prava, uređuje PZ kao *lex specialis*. Za temu ovog rada najvažnija je mjera zaustavljanja broda (*arrest*).<sup>190</sup> Njezini pravni izvori su dvojaki; Međunarodna konvencija o privremenom zadržavanju pomorskih brodova (Bruxelles, 10. svibnja 1952.) kao međunarodni izvor i PZ, OZ i ZPP kao nacionalni izvori.<sup>191</sup> Posebno problematično pitanje određivanja ove mjere jest pitanje meritorne nadležnosti suda. Naime, nije jasno proizlazi li iz čl. 7. Konvencije iz 1952., koja propisuje da sud države gdje je brod zaustavljen ima nadležnost i u meritumu, postojanje nadležnosti tog suda i za mjeru osiguranja i za meritum stvari. Koautori Vuković i Bodul smatraju da u tom slučaju postoji meritorna nadležnost suda određena po *lex fori*.<sup>192</sup> Objašnjavaju kako Konvencija iz 1952. jasno određuje da su sudovi zemlje u kojoj je izvršeno zaustavljanje, nadležni odlučivati o predmetu spora, ako su nadležni prema unutrašnjem pravu zemlje u kojoj je zaustavljanje izvršeno (čl. 7., st. 1.), te da se sva pitanja u vezi s postupkom zaustavljanja uređuju zakonom države ugovarateljice u kojoj je zaustavljanje izvršeno ili zatraženo (čl. 6.). Prema čl. 841. st. 6. za pitanja ovrhe i osiguranja na brodu i teretu na brodu određena je stvarna nadležnost trgovačkih sudova nadležnih za pomorske sporove. Čl. 849. uređuje nadležnost sudova za određivanje privremenih mjera, a u praksi je posebno značajan st. 6. koji uređuje tzv. leteće ovrhe. To su česte situacije pomorskog prava u kojima se ne nalazi li se brod u teritorijalnom moru ili unutarnjim morskim vodama RH-a, pa ovrhovoditelj može predložiti sudu na čijem se području vodi upisnik u koji je brod upisan, ili, ako nije upisan u hrvatski upisnik brodova, bilo kojem stvarno nadležnom sudu u RH-u, da donese rješenje o

---

<sup>187</sup> Sikirić, H., op. cit. str. 111.

<sup>188</sup> Kunštek, E., op. cit., str. 129.

<sup>189</sup> *ibid.*, str. 130.-131.

<sup>190</sup> Vuković, Đ., Kunštek, E., op. cit., str. 551.

<sup>191</sup> Vuković, Ante, Bodul, Dejan, Privremena mjera zaustavljanja broda u hrvatskom pravu : de lege lata i de lege ferenda rješenja, u; Poredbeno pomorsko pravo, god. 51, br. 166, siječanj 2012., str. 259.

<sup>192</sup> *ibid.*, str. 260.



određivanju privremene mjere.<sup>193</sup> Takav slučaj raspravljao se i pred VTSRH-om. Mjesna nadležnost suda temeljena je na činjenici da se u tom mjestu u vrijeme podnošenja prijedloga za donošenje privremene mjere nalazio sporni brod. Činjenica što on više nije bio na vezu u istoj luci nije bila od značaja za ustanovljivanje nadležnosti suda po ovoj odredbi. „Prema tome činjenica što brod više nije na vezu u luci P., gdje se nalazio u vrijeme podnošenja prijedloga za osiguranje ne znači da nisu ispunjeni uvjeti za određivanje privremene mjere zaustavljanjem tog broda.“<sup>194</sup>

---

<sup>193</sup> *ibid.*, str. 262.

<sup>194</sup> VTSRH, XLIII Pž-6694/06-3, od 14. veljače 2007.

## 5. ZAKLJUČAK

Pomorski prijevozi imaju iznimnu ekonomsku važnost u odvijanju svjetske trgovine. Njihova pravna priroda i sistematizacija su jedno od najspornijih pitanja međunarodne teorije, pa postoje velike različitosti u pravnim sustavima. Do sada uloženi napori na području međunarodne unifikacije nisu postigli željene učinke.

Međunarodno obilježje ovih ugovora dovodi do česte pojave *forum shoppinga*. Problem se nastoji izbjeći odredbama o nadležnosti u različitim pravnim izvorima, od kojih najbolji sustav ima Uredba Bruxelles I bis. Međutim, ona se odnosi samo na tuženike sa domicilom u EU-u, dok su tuženici u pomorskim odnosima često iz različitih dijelova svijeta. Najvažniji kriteriji nadležnosti su domicil tuženika, mjesto ispunjenja ugovorne obveze i sporazum stranaka. Uredba koristi pojam domicila te ga definira različito za fizičke (prema nacionalnom pravu) i pravne osobe (autonomno) što se može kritizirati. Različito od Uredbe, kriterij opće nadležnosti u ZRSZ-u je vezan uz prebivalište i sjedište tuženika, a supsidijarno koristi se i boravište fizičke osobe. Mjesto ispunjenja ugovorne obveze je najkompliciraniji i problematičan temelj nadležnosti za koji su mnogi pravni stručnjaci predložili da se ukine, tj. „izbaci“ iz Uredbe. Situacija je malo poboljšana uvođenjem autonomne definicije mjesta ispunjenja za ugovore o pružanju usluga, u koje spada većina plovidbenih ugovora; ali je osnovni pojam ugovora i dalje ostao preširokog i neodređenog značenja. U sklopu ZRSZ-a, najveći problem posebne nadležnosti ostaje određivanje statusa tuženika i materijalnih pitanja nastanka obveza. Pomorski ugovori su i složeni ugovori pa prema praksi Suda EU postoji opasnost da nadležan sud na kraju bude onaj sa slabom vezom sa sporom ili da se pojavi višestrukost nadležnosti. Problem međusobnog odnosa pravila o litispendenciji i autonomije stranaka je riješen odredbom čl. 31. st. 2. No, velika opasnost krije se u nejasnom tekstu odredbe jer nije jasno odnosi li se to pravilo i na povezane postupke. Ako to nije slučaj, stranke koje se i dalje koriste torpednim tužbama, moći će lako izbjeći navedeno pravilo na štetu poštenih stranaka. Što se tiče ZRSZ-a, najviše se kritizira nemogućnost prorogacije stranog suda za domaće stranke i obrnuto, suda RH-a za strance.

Dolazi se do zaključka da stranke moraju detaljno i sveobuhvatno regulirati svoje odnose ugovornim klauzulama kako bi izbjegle navedene probleme, iako i tada postoji mogućnost pojave štetnih praksi poput torpednih tužbi. To znači da će zakonodavci i dalje morati raditi na unifikaciji pravila, a EU uzeti u obzir izražene kritike i nezadovoljstva pri sljedećoj reviziji Uredbe. Stranke pomorskih ugovora uvijek imaju mogućnost da rješenje spora pronađu putem arbitraže ili postupka mirenja.

## POPIS KRATICA

čl.	članak
EU	Europska unija
ibid.	ibidem
id.	idem
loc. cit.	locus citatum
NN	Narodne novine
npr.	na primjer
op. cit.	opus citatum
OUP	opći uvjeti poslovanja
OZ	Ovršni zakon
PZ	Pomorski zakonik
RH	Republika Hrvatska
st.	stavak
str.	stranica
t.	točka
v.	versus
VSRH	Vrhovni sud Republike Hrvatske
VTSRH	Visoki trgovački sud Republike Hrvatske
ZPP	Zakon o parničnom postupku
ZRSZ	Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima

## POPIS LITERATURE

### 1. Knjige

1. Garašić, Jasnica (ur.), *Europsko građansko procesno pravo - izabrane teme*, Narodne novine, Zagreb, 2013.
2. Hess, Mirano, Kos, Serđo, *Ugovaranje u pomorstvu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010.
3. Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
4. Sajko, Krešimir et al., *Izvori hrvatskog i europskog međunarodnog privatnog prava: sa sudskom i arbitražnom praksom i tezama za Zakon o međunarodnom privatnom pravu*, Informator, Zagreb, 2001.
5. Tomljenović, Vesna, Kunda, Ivana (ur.), *Uredba Bruxelles I: izazovi hrvatskom pravosuđu*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2012.
6. Vuković, Đuro, Kunštek, Eduard, *Međunarodno građansko postupovno pravo*, Zgombić & Partneri, Zagreb, 2005.
7. Magnus, Ulrich, Mankowski, Peter (ur.), *European Commentaries on Private International Law: ECPII: Commentary*, Otto Schmidt, Sellier European Law Publishers, Köln, München, 2016.

### 2. Znanstveni članci

1. Bříza, Petr, *Choice-of-Court Agreements: Could the Hague Choice of Court Agreements Convention and the Reform of the Brussels I Regulation be the Way out of the Gasser–Owusu Disillusion?.*, *Journal of Private International Law*, god. 2009, vol. 5, br. 3, str. 537.-563.
2. Cordero Moss, Giuditta, *Performance of Obligations as the Basis of Jurisdiction and Choice of Law (Lugano and Brussels Conventions Article 5 (1) and Rome Convention Article 4)*, *Nordic Journal of International Law*, god. 1999, vol. 68, br. 4, str. 379.-396.
3. Činčurak Erceg, Biljana, *Odgovornost prijevoznika za štete na tjelesnom integritetu putnika i prtljazi prema odredbama hrvatskog Pomorskog zakonika iz 2013. godine*, u: *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 54, br. 169, rujan 2015, str. 409.-442.
4. Forrest, Craig, *The Hague Convention on Choice of Court Agreements: The Maritime Exceptions*, *Journal of Private International Law*, god. 2009, vol. 5, br. 3, str. 491.-516.

5. Grušić, Uglješa, Jurisdiction in Complex Contracts under the Brussels I Regulation, *Journal of Private International Law*, god. 2011., vol. 7, br. 2, str. 321.-340.
6. Kelly, Richard, O' Connor, Grace, Article 5 (1) of the Brussels Regulation: Internal Conflict in the Conflict of Laws, *Cambridge Student Law Review*, god. 2008, vol. 4, str. 11.-21.
7. Kenny, David, Hennigan, Rosemary, Choice-of-Court Agreements, the Italian Torpedo, and the Recast of the Brussels I Regulation, *International and Comparative Law Quarterly*, god. 2015., vol. 64, br. 1, str. 197.-209.
8. Marin, Jasenko, Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava, u: *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 46, broj 161, kolovoz 2007., str. 91.-111.
9. Marin, Jasenko; Uređenje sudske nadležnosti u Konvenciji o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem iz 2009., u: *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 62, broj 1-2, svibanj 2012., str. 229.-255.
10. Milošević-Pujo, Branka, Pravna priroda ugovora o prijevozu putnika–posebno o odgovornosti brodarara za fizički integritet putnika, u: *Naše more: znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo*, god. 50, br. 5-6, prosinac 2003., str. 209.-214.
11. Nikčević Grdinić, Jelena, Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru, u: *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 54, br. 169, rujan 2015, str. 463.-479.
12. Novy, Daniel, Article 5 (1) of the Brussels Convention: The Unworkability of Special Jurisdiction in Matters Relating to a Contract, *Hibernian Law Journal*, god. 2000, vol. 1., br. 1., str. 69.-94.
13. Ojiegbe, Chukwudi, Choice of Court Agreements and Brussels I Recast: The End of Torpedo Actions, *Trinity College Law Review*, god. 2014., vol. 17., str. 126.-142.
14. Pijaca, Marija, Pravno uređenje zakupa broda u talijanskom, francuskom, engleskom i američkom pravu, u: *Pomorsko poredbeno pravo*, god. 54, broj 169, rujan 2015., str. 309.-325.
15. Pospišil Miler, Marija, EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine - primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012., u: *Naše more: znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo*, god. 59., br. 3-4, listopad 2012., str. 125.-137.
16. Pospišil–Miler, Marija, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, u: *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 43, br. 158, kolovoz 2004., str. 227.-262.

17. Pospišil–Miler, Marija, Izmjene i dopune Pomorskog zakonika glede ugovora o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, u: Poredbeno pomorsko pravo, god. 53, br. 168, prosinac 2014, str. 101.-125.
18. Skorupan Wolff, Vesna, Poredbena analiza Haških i Roterdamskih pravila, u: Poredbeno pomorsko pravo, god. 49, broj 164, prosinac 2010., str. 169.-210.
19. Skorupan Wolff, Vesna; Pravno uređenje zakupa broda u hrvatskom pravu, u: Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, god. 58, br. 1-2, siječanj 2008., str. 537.-581.
20. Skorupan, Vesna, Osobe na strani broda u ugovoru o prijevozu stvari morem, u: Pomorsko poredbeno pravo, god. 42, broj 157, prosinac 2003., str. 109.-148.
21. Vasilj, Aleksandra, Bošnjak, Melita, Sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu : potreba unifikacije pomorskog prava, u: Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, broj 3, listopad 2011., str. 549.-576.
22. Vuković, Ante, Bodul, Dejan, Privremena mjera zaustavljanja broda u hrvatskom pravu: de lege lata i de lege ferenda rješenja, u: Poredbeno pomorsko pravo, god. 51, br. 166, siječanj 2012., str. 257.-294.

### 3. Pravni propisi

1. Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15
2. Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (preinačena), Službeni list Europske unije L 351, 20.12.2012, p. 1–32 19/Sv. 011.
3. Uredba Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o nadležnosti, priznanju i ovrsi sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima, Službeni list Europske unije L 12, 16.1.2001, p. 30-52, 19/Sv. 003
4. Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima, NN 53/91, 88/01
5. Zakon o strancima NN 130/11, 74/13
6. Zakon o prebivalištu NN 144/12, 158/13

### 4. Sudska praksa

1. Presuda od 3. svibnja 2007., Color Drack GmbH v. Lexx International Vertriebs GmbH, C-386/05, ECLI:EU:C:2007:262

2. Presuda od 10. ožujka 1992., Powell Duffryn plc v. Wolfgang Peterit, C-214/89, ECLI:EU:C:1992:115
3. Presuda od 11. ožujka 2010., Wood Floor Solutions Andreas Domberger GmbH v. Silva Trade SA, C-19/09, ECLI:EU:C:2010:137
4. Presuda od 14. prosinca 1976., Estasis Salotti di Colzano Aimo et Gianmario Colzani v. Rüwa Polstereimaschinen GmbH, C-24/76, ECLI:EU:C:1976:177
5. Presuda od 14. prosinca 1976., Galeries Segoura SPRL v. Société Rahim Bonakdarian, C-25/76, ECLI:EU:C:1976:178
6. Presuda od 5. listopada 1999., Leathertex Divisione Sintetici Spa v. Bodetex, C-420/97, ECLI:EU:C:1999:483
7. Presuda od 15. siječnja 1987., H. Shenavai v. K. Kreischer, C-266/85, ECLI:EU:C:1987:11
8. Presuda od 16. ožujka 1999., Trasporti Castelletti Spedizioni Internazionali SpA v. Hugo Trumpy SpA, C-159/97, ECLI:EU:C:1999:142
9. Presuda od 17. studenog 1998., Van Uden Maritime BV (Van Uden Africa Line) v. Kommanditgesellschaft in Firma Deco-Line, C-391/95, ECLI:EU:C:1998:543
10. Presuda od 19. lipnja 1984., Partenreederei ms. Tilly Russ and Ernest Russ v. NV Haven- & Vervoerbedrijf Nova and NV Goeminne Hout, C-71/83, ECLI:EU:C:1984:217
11. Presuda od 19. prosinca 2013., Corman-Collins SA v. La Maison du Whisky SA, C-9/12, ECLI:EU:C:2013:860
12. Presuda od 20. veljače 1997., Mainschiffahrts-Genossenschaft eG (MSG) v. Les Gravières Rhénanes sarl, C-106/95, ECLI:EU:C:1997:70
13. Presuda od 22. ožujka 1983., Martin Peters Bauunternehmung GmbH v. Zuid Nederlandse Aannemers Vereniging, C-34/82, ECLI:EU:C:1983:87
14. Presuda od 26. ožujka 1992., Reichert and Kockler v. Dresdner Bank AG, C-261/90, ECLI:EU:C:1992:149
15. Presuda od 27. listopada 1998., Réunion européenne SA v. Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV and Master of the vessel „Alblasgracht 002“, C-51/97, ECLI:EU:C:1998:509
16. Presuda od 6. listopada 1976., A. De Bloos, SPRL v. Société en commandite par actions Bouyer, C-14/76, ECLI:EU:C:1976:134
17. Presuda od 6. listopada 1976., Industrie Tessili Italiana Como v. Dunlop AG, C-12/76, ECLI:EU:C:1976:133

18. Presuda od 9. studenog 2000., Coreck Maritime GmbH v. Handelsveem BV, C-387/98, ECLI:EU:C:2000:606
19. Presuda od 9. prosinca 2003., Erich Gasser GmbH v. MISAT Srl., C-116/02, ECLI:EU:C:2003:657
20. Presuda od 9. srpnja 2009., Peter Rehder v. Baltic Air Corporation, C-204/08, ECLI:EU:C:2009:439
21. Presuda od 12. prosinca 1991., Union Transport plc v. Continental Lines SA and another, House of Lords, CELEX: 81991UK1212(02)
22. VSRH, Rev 242/2006-2, od 23. kolovoza 2006.
23. VSRH, Rev 438/2007-2, od 5. rujna 2007.
24. VSRH, Revt 132/05-2, od 9. studenog 2005.
25. VSRH, Revt 158/05-2, od 16. ožujka 2006.
26. VTSRH, XLIII Pž-6694/06-3, od 14. veljače 2007.

#### 5. Izvori sa interneta

1. J. G. Power, Vincent, Report to the Comité Maritime International on Selected Recent Developments in European Union Maritime Law, „<http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/Documents%20of%20Interest/VJP%20CMI%20Report%201.pdf>“, (29.6.2016.)
2. [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-\(PAL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-(PAL).aspx), (29.6.2016.)