

# Pomorske privilegije u engleskom i američkom pravu

## *Maritime Privileges in English and American Law*

Jelena Nikčević Grdinić

Fakultet za pomorstvo  
85 330 Kotor  
e-mail: jelenag@ac.me

UDK 347.79 (410)

347.79 (73)

Stručni članak / Professional paper

Rukopis primljen / Paper accepted: 29. 11. 2013.

### Sažetak

Materija pomorskih privilegija u engleskom i američkom pravnom sustavu uglavnom je građena na principima *Common law* i onoga što se u pravu obje države smatra specifičnim pomorskim privilegijama koje je izdvojeno u odnosu prema drugim granama prava (*Admiralty law*). U odnosu prema kontinentalnom shvaćanju pomorskih privilegija, glavna razlika pojavljuje se u činjenici što s jedne strane englesko pravo kao pomorske privilegije uglavnom priznaje ona pomorska potraživanja koja su nastala iz vanugovornog odnosa, a američki sustav privilegija, u pomorskom pravu sa svoje strane, poznaje dvije vrste privilegija, i to one privilegije koje su na izvjestan način izjednačene s onima u engleskom pravu i one koje imaju pravo prvenstva naplate pred *mortgage*, tzv. privilegije drugog reda koje se naplaćuju pred drugim običnim (hirografenim) potraživanjima, ali poslije *mortgagea*. Kontinentalno francusko pravo, s druge strane, kao privilegirana potraživanja priznavalo je i ona potraživanja koja su nastala u vezi povrede ugovornih odnosa, pa zbog toga u angloameričkom pravu, barem dosad, nisu usvojene nijedna od međunarodnih konvencija koje su u ovoj oblasti donesene ni Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926.godine, ni Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1967.godine, kao i Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama 1993.godine. Zbog navedenog smatramo da će biti od interesa u ovom radu prikazati pomorske privilegije u engleskom i američkom pravu, a posebno sa stavovišta nove Međunarodne konvencije iz 1993.godine koja se približava shvaćanjima angloameričkog pravnog sustava i tako ocjenjuje privilegirana potraživanja, naravno, uvijek uz izuzetak prava prvenstva za zarade pomoraca, a ovoga puta i za smrt, odnosno tjelesne ozljede prilikom njihove plovidbe na moru.

### KLJUČNE RIJEČI

pomorske privilegije  
založno pravo  
pomorsko pravo i pomorska  
potraživanja

### Summary

*The matter of maritime privileges in English and American legal system is mostly built on the principles of common law and on what is considered the specific maritime privileges in the law of both countries and separated from other branches of law (admiralty law). In relation to the continental concept of maritime privileges, the main difference lies in the fact that, on one hand, the English law generally recognizes those maritime claims arising out of extra-contractual relationship as maritime privileges and, on the other hand, the American system of privileges in the maritime law recognizes two types of privileges, those which are in some way equal to those ones in English law and those that have a priority right, the so-called second-class privileges that are charged other common (hirografenim) claims, but after the mortgage. Continental French law on the other side, recognized as privileged claims those claims that arose in relation to violations of contractual relations, and therefore the Anglo-American law, at least so far, has not adopted any of international conventions that were adopted in this area such as: International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages of 1926, International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages of 1967 and the International Convention on Maritime Liens and Mortgages of 1993. For all these reasons we believe that it will be of interest to show maritime privileges in English and American law in this paper, especially from the standpoint of the new International Convention of 1993, which is approaching the understandings of the Anglo-American legal system and in such a manner ranks the privileged claims, always with the exception of priority for seamen's wages, and also for death, i.e. injuries during their navigation at sea.*

### KEY WORDS

maritime privileges  
mortgage right  
maritime law and maritime claims

### UVOD / Introduction

Posebna vrsta založnog prava u pomorstvu su pomorske privilegije. To su zakonska založna prava i imaju karakteristiku

da su vezana za brod prema kome su nastala. Za njihov nastanak i postojanja nije potreban upis u upisnik brodova, niti

neke druge formalnosti, nego je jedini uvjet ispunjenje zakonskih pretpostavki, odnosno preciznije rečeno da se za-

konom utvrdi vrsta i broj potraživanja koja imaju takav status. Radi se o pravima koja su nastala iz ekonomske potrebe da se određenim potraživanjima koja nastaju u vezi s gospodarskim iskorištavanjem broda pruži najveća moguća zaštita.

Učinak privilegija sastoji se u tome što se određenim u konvenciji, odnosno u zakonima donesenim na temelju konvencija, taksativno nabrojanim potraživanjima posebno jamči i osigurava naplata iz vrijednosti broda (odnosno tereta i eventualno vozarine). Time se stječe prvenstvo naplate pred drugim potraživanjima, pa i onim osiguranim pomorskom hipotekom, odnosno *mortgageom*.<sup>1</sup>

Različita zakonodavstva upotrebljavaju za označavanje pojava privilegiranih potraživanja različite nazive. U Francuskom pravu to su *privileges maritimes*, *crèance privilègiée* ili jednostavno *privilège*,<sup>2</sup> u njemačkom pravu *Schiffsgläubigerrechte*, u engleskom i američkom pravu u upotrebi je naziv *maritime liens*<sup>3</sup>, u talijanskom zakonodavstvu upotrebljava se naziv privilegije na brodu i vozarini *privilegi sulla nave e sul nolo*.<sup>4</sup> Pojam pomorskih privilegija vrlo dobro izražava Švicarsko pravo, Zakon o pomorskoj plovidbi pod švicarskom zastavom iz 1953. godine privilegije definira kao zakonsku hipoteka bez upisa.<sup>5</sup> Upotreba različitih naziva za označavanje ovog instituta je u skladu s pomorsko-pravnom, kao i ukupnom pravnom sistematizacijom zakonod-

avstava u pojedinim državama. Kada je u pitanju unutrašnje pravo pojedinih zemalja, onda su broj i vrsta ovih potraživanja utvrđeni odgovarajućim zakonima i sudskom praksom. U Crnoj Gori nije donesena nova pravna regulativa u materiji založnih prava na brodu, već su pomorske privilegije i dalje regulirane ZPUP-om.<sup>6</sup> Zakon pomorske privilegije naziva zakonskim založnim pravima i time daje točnu definiciju ovog pomorsko-pravnog instituta. Međutim, izbjegava upotrebu naziva privilegije, po kome su ova potraživanja u pomorskom pravu prepoznatljiva i koji je redovito u upotrebi u pomorskim zakonima u svijetu, kao i u odgovarajućim međunarodnim konvencijama.

Vrlo rano se ukazala potreba za međunarodno-pravnim izjednačenjem materije pomorskih privilegija. 1926. godine usvojena je prva Međunarodna konvencija u ovoj oblasti, Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama.<sup>7</sup> Usvajanjem Konvencije iz 1926. nisu bila razriješena sva sporna pitanja i materija založnih prava nije bila u potpunosti usaglašena na međunarodnom planu, pa su kasnije donesene još dvije konvencije, u istoj materiji i to: 1967. i 1993. godine.<sup>8</sup> Konvencija iz 1926. godine najšire je prihvaćena među državama Mediterana, manje u sjevernoj Europi, dok od država anglo-saksonskog prava uopće nije prihvaćena.“

## POMORSKE PRIVILEGIJE U ENGLLESKOM PRAVU / *Maritime privileges in English law*

### POJAM I VRSTE / *Term and Types*

Englesko pravo, kao i pravo mnogih država poznaje privilegirana potraživanja i izvan korpusa pomorskog prava. Tako se ističe da postoje privilegije običajnog prava (*Common law*), privilegije na temelju pravičnosti (*equitable liens*) i zakonske privilegije (*statutory liens*).<sup>9</sup>

Što se tiče pomorskih privilegija (*maritime lien*) u engleskoj literaturi ističe se da one predstavljaju jednu vrijednu i učinkovitu metodu koja omogućuje povrijeđenoj strani da joj brod posluži kao osiguranje za njezino potraživanje koje uživa poseban privilegirani status. Ukazuje se da je pomorski privilegij potraživanje prema brodu ili drugoj pomorskoj imovini koje može učiniti efektivnim na način što će se zaplijeniti pomorska imovina u pitanju. Takva potraživanja nastaju neovisno od posjeda broda prema kome su nastala, ali su tako “vezana” za brod da je bez utjecaja eventualna promjena njegova vlasništva.<sup>10</sup>

U pravnim krugovima takva potraživanja su poznata kao potraživanja *in rem*, tj. kao prava koja su izvršiva prema svima (*erga omnes*), ili kako se to u engleskoj i američkoj terminologiji ističe *against the world at large*, ili *against the all world*. Izvršenje se vrši prema brodu bez obzira u čijim se rukama nalazio, za razliku od izvršenja *in personam*, dakle prema određenoj osobi, što je u pomorstvu po pravilu vlasnik broda. Također se ističe da pomorske privilegije nastaju u trenutku nastanka određene povrede i zahtjeva za plaćanje u vezi s takvom ozljedom.<sup>11</sup>

U engleskom pravu pomorske privilegije (*maritime lien*) su ograničenog opsega. Ne postoji zakon koji bi nabrajao te privilegije, tj. Velika Britanija nije pot-

<sup>9</sup> Dano prema: Z. Radoviću, Hipoteka na brodu, Beograd 1986. str. 65.

<sup>10</sup> Chorley & Giles, Shipping Law, eight edition, 1997. str. 70.

<sup>11</sup> Chorley & Giles, nav.djelo, str.70. U djelu Halsbury's, *Laws of England*, London, 1961-1970, sec.ed.Vol.30. Pomorske privilegije definiraju se kao potraživanja prema pomorskoj imovini u svezi s učinjenim uslugama toj imovini ili štetama koje ona pričini. Takav privilegij ne podrazumijeva i ne zahtijeva posjed stvari jer se radi o potraživanju prema stvari koje nastaje na temelju zakona. Pomorske privilegije prate stvar ma u čiji posjed da stvar dospje. Privilegij postoji od momenta kada se on vezuje za stvar i kada se pravno izvršava putem postupka *in rem* a pri tome se njegovo djelovanje vezuje natrag za razdoblje kada je samo potraživanje nastalo. (Dano prema, R.Bartle, *Introduction to Shipping Law*, sec.ed.London 0,1963.)

<sup>1</sup> Sam naziv privilegije nepoznat je i stran van pomorskog prava u našem pravu, pa neupućene može navesti na pogrešno zaključivanje da se radi o institutu koji sadrži i neke oblike favoriziranja određenih stranaka, što nije točno. Bilo je prijedloga da se naziv instituta promijeni i najviše je predlagano da se usvoji naziv prvenstvena potraživanja. Ipak, smatra se da terminološki ovaj specifični institut pomorskog prava, koji se ustalio u našoj praksi i doktrini, treba zadržati. Teško bi bilo naći zamjenu koja bi u svim gramatičkim oblicima dobro odgovarala svrsi i koja ne bi prouzročila stalno opisivanje. Da je ovo točno govori i ažuriranje u terminološkom pogledu izvršena u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 1994. godine.

<sup>2</sup> R. Rodière, *Droit Maritime*, Quatrieme edition, 1969, str. 118.

<sup>3</sup> U anglo-saksonskom, engleskom i američkom pravu pojam *maritime liens* upotrebljava se u višestrukom značenju. Pored označavanja privilegiranih potraživanja, ovisno o kontekstu, ovaj pojam upotrebljava se i označiti sva pomorska potraživanja (statutory lien), a pojam *maritime lien* u sebi često uključuje i pojam *mortgagea*. S obzirom da privilegirana potraživanja nisu vidljiva, odnosno brodar često i ne zna za njihovo postojanje u američkoj teoriji i praksi pomorske privilegije poznate su i kao *secret lien*. Vidi: Gilmore & Black, *The Law of Admiralty*, second edition, The Fondation Press 0,1975, str. 588.

<sup>4</sup> P.Manca, *The Italian Code of Navigation – translation and commentary*, 1969. str. 272. (Čl.552. italijanskog Zakona).

<sup>5</sup> Švicarski zakon ističe da je to *des hypotheques legales sans inscription*, (Dano prema: E. Pallua, *Privilegiji na brodu*, Zbornik za pomorsko pravo, 1957., str. 69).

<sup>6</sup> U Crnoj Gori, u ovom momentu, pomorsko pravna regulativa i dalje je bazirana na Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi SRJ (“Sl. List SRJ”, br. 12/98, 44 / 99,74 / 99 i 73/00). Međutim, Ministarstvo prometa i pomorstva CG je pristupilo izradi pravnog okvira, na način da se pojedine oblasti iz ZPUP razdvoje i reguliraju posebnim zakonima. U tom smislu, doneseni su sljedeći zakoni: Zakon o moru (“Sl. list RCG”, br. 17/07 i 6/08), Zakon o jahtama (“Sl. list RCG”, br. 46/07), Zakon o lukama (“Sl. list RCG”, br. 51/08), Zakon o morskom dobru (“Sl. list RCG”, br. 51/08 i 21/09), Zakon o morskom ribarstvu i marikulturi (“Sl. list RCG”, br. 56/09), i 22.marta 2011.godine donesen je Zakona o zaštiti mora od onečišćenja s plovnih objekata (“Sl. list RCG”, br. 20/11 i 26/11). Predviđa se i donošenje Zakona o sigurnosti i sigurnosti plovidbe i, Zakona o pomorskoj plovidbi.

<sup>7</sup> Konvencija iz 1926. godine je stupila na snagu 2.06.1931. godine. Ratificirale su, ili su joj pristupile sljedeće države: Argentina, Belgija, Brazil, Kuba, Danska, Španjolska, Estonija, Finska, Francuska, Haiti, Mađarska, Italija, Iran, Libanon, Maglaska Republika, Monako, Norveška, Poljska, Portugal, Rumunjska, Švicarska, Švedska, Sirija, Turska, Urugvaj, Zair, Madagaskar i Alžir. Danska, Finska, Norveška i Švedska otkazale su ovu Konvenciju 1965. godine, kako bi navele preostale države ugovornice da se priklone reviziji Konvencije. Podatke o stanju ratifikacije vidi E.Pallua, *Hipoteka i privilegiji na brodu de lege ferenda*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br.2 -3, Zagreb, 1973. str. 209.

<sup>8</sup> Konvencija iz 1967. godine nije stupila na snagu, dok Konvencija iz 1993. godine je stupila na snagu 5. rujna 2004. godine.

pisnik ni jedne međunarodne konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama. One su uspostavljene odgovarajućim odlukama pomorskih sudova. Teorijski, ovaj vid potraživanja koji je upravljn prema brodu, objašnjava se specifičnim karakterom broda, kako sa stajališta karakterom imovine (pomorske), tako i zbog specifičnosti pomorske plovidbe i svega onoga čemu brod može biti izložen tijekom njegove eksploatacije.

Brod predstavlja vrstu imovine koja može lako u svakom trenutku iskliznuti iz ruku eventualnog povjerioca, biti izvan njegovog dosega i na taj način ugroziti, odnosno onemogućiti naplatu potraživanja prema njemu. Također, brod može napustiti područje nadležnosti suda gdje je sporni odnos nastao. Ovo posebno u domeni nepredviđenih šteta koje brodovi mogu uzrokovati vjerovnicima, odnosno drugim osobama, kao npr. štete pričinjene u lukama, štete uslijed zagađenja i sl.

Brodovlasnik je često daleko, nepoznat ili fiktivan. Njegova financijska situacija često je nepoznata, a sudovi države upisa broda mogu biti neučinkoviti i skupi, što predstavlja teškoću za vođenje postupka itd. Zbog toga tužba prema brodovlasniku (tužba *in personam*) za pretrpljena oštećenja, odnosno uopće za vjerovnike broda može biti nepovoljna i nezadovoljavajuća. Ovo se ističe kao razlog priznavanja privilegija brodu, odnosno stvaranja instituta pomorskih privilegija koje su upravljene prema brodu ili drugoj pomorskoj imovini na način što ta potraživanja slijede brod ma gdje se nalazio i u čije ruke prešao. Dakle, vjerovnike ne pogađa eventualna promjena vlasništva. Ovo se uzima i kao obrazloženje prihvaćanja postupka *in rem* za zaštitu privilegiranih potraživanja.<sup>12</sup>

Za široki krug pomorskih potraživanja englesko pravo je ustanovilo mogućnost pokretanja postupka *in rem* i zapljene broda. Najveći broj takvih potraživanja priznat je na bazi sudske prakse engleskih pomorskih sudova, ali i na bazi zakona.<sup>13</sup> Također, što se tiče reda prvenstva među pojedinim potraživanjima, a i donošenja odluke o tome koja potraživanja prema brodu čine pomorski privilegij i samim time se naplaćuju ispred *mortgagea*, utvrđivao se kroz bogatu sudsku praksu. Krug privilegija koje poznaje en-

<sup>12</sup> Chorley & Giles, nav.djelo, str. 69.

<sup>13</sup> Pomorska potraživanja u engleskom pravu danas su utvrđena Zakonom o Vrhovnom sudu (*Supreme Court Act*) iz 1981.godine.

glesko pravo nije širok i svodi se na: a) oštećenja koja je brod pričinio trećima; b) potraživanja za nagradu za spašavanje i troškove spašavanja; v) potraživanja za zapovjednike i plaće pomoraca; g) potraživanja za zapovjednike troškove (*disbursements*) u vezi s brodom; i d) potraživanja za zaključene kratkoročne kredite u nuždi od strane zapovjednika broda (*bottomory* i *respodentia*). Ova dva posljednja instituta, inače dobro poznata za osiguravanje kratkoročnih kredita u pomorstvu, suglasno engleskom pravu smatraju se specifičnim vrstama *mortgagea* na brodu.<sup>14</sup> Naravno da i englesko pravo prije naplate privilegiranih potraživanja dozvoljava naplatu sudskih troškova i troškova zapljene čuvanja i prisilne prodaje broda.<sup>15</sup> Sporno je daje li potraživanje za izvršenu pilotažu pravo na pomorske privilegije. Ističe se da to ne bi bilo opravdano s obzirom da se radi o jednom redovnom (običnom) komercijalnom potraživanju. Ista je situacija i kod ugovora o tegljenju. Međutim, ako pilot ili tegljač preuzmu akciju spašavanja, onda će takvo potraživanje biti privilegirano.<sup>16</sup>

Sve privilegije u engleskom pravu dijele se na one koje su nastale iz nekog ugovornog odnosa i na privilegije deliktne prirode (tort engleskog prava).<sup>17</sup> Kod ove druge skupine privilegija najvažniji su sudari brodova. Privilegirano potraživanje može nastati iz izravnog sudara, ali i iz neizravnog. Brod može uzrokovati štetu drugom brodu ploveći nedozvoljenom brzinom i tako prouzrokuje tzv. *wash*.<sup>18</sup>

Slijedeće pitanje od značaja je to može biti odgovoran za privilegirano potraživanje. Smatra se da pored brodovlasnika to može biti i zakupac broda tzv. «*Disponent owner*», ili, kako se to u našoj literaturi ističe, pomorski vlasnik broda.<sup>19</sup>

Englezi su u ovoj materiji još 1840. godine donijeli Zakon o postupku pred pomorskim sudovima i uvedeno je pravo pokretanja postupka *in rem* i zapljene broda za sva pomorska potraživanja,

<sup>14</sup> Chorley & Giles, nav.djelo, str. 68

<sup>15</sup> O ovome vidi:Tetley, *Maritime Law and Claims*, London, 1985, str. 617 i 618.

<sup>16</sup> Chorley & Giles, nav.djelo, str. 71.

<sup>17</sup> Chorley & Giles, nav.djelo, str. 71.

<sup>18</sup> Vidi presudu u slučaju "The *Eschersheim*" (1976) I.Rep. šteta je pričinjena na način što je tegljač presjekao put brodu i primorao ga da se nasuče na obalu.

<sup>19</sup> V. Brajković, *Pomorsko pravo*, Zagreb,1950, str. 154-156. O tome više isti autor u članku *Problem brodarka i njegove odgovornosti de iure condendo*, Zbornik rasprava, Ugovori o iskorišćavanju brodova na moru, Zagreb, 1951. str. 59.

bez obzira radi li se o privilegiranim potraživanjima ili ne. Na taj način je izvršeno razlikovanje između pomorskih privilegiranih potraživanja (*maritime liens*) i drugih običnih pomorskih potraživanja (*maritime claims*). Da bi se uspostavila pravna sigurnost usvojena je i lista potraživanja koja daju pravo na pokretanje postupka *in rem*. To je učinjeno mnogo kasnije i takva lista potraživanja (zatvorena lista) sadržana je u Zakonu o Vrhovnom sudu (*Supreme Court Act*) iz 1981. godine.<sup>20</sup>

Usvojenom listom engleski zakonodavac nabraja sva potraživanja koja se smatraju pomorskim. Međutim, to ne znači da su sva ona privilegirana. Suprotno, samo manji broj potraživanja koja nabraja zakon smatraju se privilegiranim potraživanjima u engleskom pravu. Sva ostala pomorska potraživanja nemaju taj karakter, ali se odnose prema brodu i iz njega mogu biti naplaćena, međutim ne slijede brod njegovim prelaskom u treće ruke, odnosno promjenom vlasnika. Takva potraživanja, s obzirom da ih ustanovljuje zakon, poznata su kao zakonska pomorska potraživanja (*statutory lien ili claims*). Pomorske privilegije imaju prvenstvo naplate pred ostalim pomorskim potraživanjima i pred *mortgageom*. Englesko pravo pored klasičnih pomorskih privilegija poznaje tzv. *possessory lien*. *Possessory lien* je ustanovljen u korist brodogradilišta za izvršene radove na brodu. Brod se može zadržavati sve dok ne bude isplaćeno potraživanje za izvršene radove. Ista pravna situacija postoji i kod ugovora o kupoprodaji brodova. Prodavač broda ima pravo retencije prema kupcu sve dok ovaj ne podmiri kupovnu cijenu.<sup>21</sup>

## RED PRVENSTVA NAMIRENJA / Order of Priority for the Settlement

Pomorske privilegije u engleskom pravu naplaćuju se po redu prvenstva, i to: prvo sudski troškovi čuvanja broda i njegove prisilne prodaje uključujući lučke troškove; zatim troškovi, odnosno na-

<sup>20</sup> Ovaj Zakon u svojim poglavljima 20. i 21. regulira nadležnost engleskih sudova u pomorskim stvarima pa određuje između ostalog za koje vrste pomorskih potraživanja se može vršiti zapljena broda, odnosno voditi postupak *in rem*.

<sup>21</sup> Vidi: Ch. Hill, *Maritime law*, fourth edition, 1997, str. 67 i 145. Chorley & Giles,nav. djelo, str. 70. Međutim, dok je *possessory lien* u korist brodograditelja i brodograditelja pomorsko-pravno pravo retencije koje je kasnije prešlo i Konvenciju iz 1993. pravo retencije kod ugovora o kupoprodaji bazira se na engleskom ugovornom pravu - *Sale of Goods Act* iz 1979. godine.

grade za spašavanje; naknade za deliktna potraživanja, dok se privilegije pomoraca i zapovjednika za neisplaćene plaće rangiraju u engleskom pravu na četvrtom mjestu, a iza njih dolaze *bottomory* i *respondentia*. Ovo su privilegirana potraživanja koja se naplaćuju ispred *mortgagea*. Sva ostala pomorska potraživanja za koja se brod može zaplijeniti u postupku *in rem* rangiraju se iza hipoteke.

Posebno treba naglasiti da među privilegijama nastalim iz spašavanja kasnije nastala potraživanja imaju prvenstvo pred onim ranijim. Privilegije deliktne karaktere, ako ih je više rangiraju se međusobno ravnopravno (*pari passu*), čak i za slučaj ako se može dokazati da su potraživanja ove vrste nastala u različitim vremenskim razdobljima.

Međutim, u odnosu prema poretku potraživanja između prednje dvije grupe ističe se da ne postoje čvrsta i sigurna pravila i da tu sudska praksa ne predstavlja siguran vodič. Ipak, čini se da se međusobno prvenstvo utvrđuje na bazi pravičnosti u svakom pojedinom slučaju.<sup>22</sup> Privilegije za plaće, u engleskom pravu, dolaze poslije deliktne potraživanja jer se smatra da su privilegirana potraživanja iz sudara mogli prouzročiti članovi posade svojom nemarnošću, te da bi bilo neopravdano imati prvenstvo pred tražbinom koje su sami uzrokovali.<sup>23</sup> Privilegirana potraživanja za izvršeno spašavanje na moru uživaju poseban status i u međusobnom rangiranju. Ovdje svako posljednje potraživanje ima prvenstvo pred prethodnim, a također se rangira i ispred svih drugih privilegiranih potraživanja, jer se smatra da je akcija spašavanja ta koja je dovela do spasa imovine i da bi bez nje bila nemoguća naplata svih drugih potraživanja.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> U slučaju "The Inna" (1938) 19 Asp. M.L.C. 203 stalo se na stanovištu da se potraživanja iz osnova spašavanja rangiraju ispred privilegija deliktne karaktere u slučaju eksplozije i potonuća broda. Spasioci su izvadili potonuli brod radi popravka i ugovor o spašavanju je prešao vrijednost broda. Pošto je sud zauzeo stav da je ugovor bio razuman, spasiocima je dozvoljeno prvenstvo naplate u cjelini ispred ostalih privilegiranih vjerovnika. Ovakav stav sud je zauzeo u slučaju *Toronto Harbour Commissioners "The Toryoung"* (1976) 1 F.C.191, s time da je napomenuto da se pomorski privilegij ne može kreirati ugovorom (suglasnošću stranaka), već da nastaje samo na temelju zakona. (Dano prema: Tetley, nav.djelo, str.155.)

<sup>23</sup> Ovakvo je presuđeno u slučaju *The Ebin* (1882) 8 P.D.39,129.

<sup>24</sup> Ch.Hill, nav.djelo, str. 149. U slučaju "The Lurma" (1978.) 2 Loyd's Rep. 27. brod je prevezio teret od Antwerpena za republiku Irsku i pretrpio je havariju kormila. Kao posljedica toga izgubljena je kontrola nad brodom i zapovjenik je uputio SOS poziv i pritom su on i posada napustili brod. Tegljač je došao, prihvatio napušteni brod i dotešlo ga u sigurnost.

Englesko pravo poznaje i privilegirana potraživanja prema teretu na brodu. Ove privilegije imaju ugovorni karakter, jer mogu biti ustanovljene charter ugovorom ili teretnicom. Posebnost engleskog prava jest i pravo zaloga prema imovini tvrtke, prema kojoj vjerovnik u danom trenutku može ostvariti svoje potraživanje zapljenom (*floating charge*).<sup>25</sup>

## POMORSKE PRIVILEGIJE U AMERIČKOM PRAVU / *Maritime Privileges in American Law*

### POJAM I VRSTE / *Term and Types*

Pomorske privilegije u američkom pravu baziraju se na dvije vrste pravnih izvora. Ugovorne privilegije za popravke, snabdijevanje, tegljenje, uporabu suhog doka i za druge potrebe baziraju se na Pomorskom zakonu o privilegijama iz 1920. godine (*Marine Lien Act iz 1920. 0,46 US Code sects 0,971-975*), a opće pomorsko pravo regulira tradicionalne privilegije poput plaća pomoraca, tjelesne ozljede, sudar, spašavanje, doprinosi iz generalne havarije kao i privilegije za štete na teretu, kojima američko pravo pridaje poseban značaj i pažnju.

Pomorske privilegije u američkom pravu, kako se u literaturi ističe, su stvarno-pravnog karaktera zbog činjenice da kao i u ostalim pravima slijede brod, ma u čijim se rukama nalazio.<sup>26</sup> Specifičnost Američkog prava kada se radi o pomorskim privilegijama sastoji se u tome što postoji određeni broj privilegiranih potraživanja izvan saveznog zakonodavstva. To dovodi do toga da zakoni i suds-

Brod je kasnije zatvoren za račun potraživanja vlasnika tegljača za nagradu i troškove spašavanja, pa je u odsutnosti vlasnika broda bila naređena njegova prodaja koja je izvršena za 32 000 funti. Ovo je bilo znatno niže od procijenjene vrijednosti broda u spašenom stanju od 55 000 funti. Sud je zauzeo stav u korist potraživanja za spašavanje, smatrajući operaciju spašavanja teškom, jer je iziskivala mnogo umijeća da bi se spasio brod, koji bi inače bio sigurno izgubljen. Dosuđena je nagrada od 22 000 funti. Pored ovog potraživanja postojala su i potraživanja zapovjednika i posade za plaće i zapovjednika za troškove. Potraživanja za plaće su se odnosila na vrijeme prije spašavanja i poslije spašavanja, a posada je dodatno istaknula zahtjev i za troškove repatrijacije. Ova potraživanja utvrđena su na 17 000 funti. Od suda je traženo da utvrdi prioritete s obzirom da su troškovi sudskog postupka i nagrada za spašavanje konzumirali cijenu postignutu prodajom. Činilo se nepravedno da pomorci ne dobiju nadoknadu, ali to nije utjecalo na sud i on nije odstupio od utvrđenog principa da privilegij za izvršeno spašavanje ima prvenstvo nad pomorskim privilegijama za plaće, bez obzira jesu li te plaće zaradene prije ili poslije izvršenog spašavanja.

<sup>25</sup> Chorly & Giles, nav. djelo, str. 69.

<sup>26</sup> Vidi, Tetley, nav. djelo, str. 619-622.

ka praksa određuju različiti krug privilegija od jedne do druge američke države, što u američkom pravu predstavlja jednu dodatnu pravnu nesigurnost unutar cjeline sustava. Inače, kao i u engleskom pravu, pomorske privilegije mogu nastati iz povrede ugovora (privilegije ugovorne prirode) i iz određenih pomorskih šteta (privilegije *ex delicto*).

Američko pravo u svom *common law* sustavu poznaje privilegirana potraživanja na kopnu i pomorska privilegirana potraživanja. Smatra se da kopnene privilegije nisu u nikakvoj vezi s pomorskim, te da ove druge imaju, kako se u američkoj teoriji ističe, posebnu fizionomiju koja se iskazuje u sljedećem:

1. Pomorske privilegije nastaju iz ugovora ili delikta. Jedino određena vrsta pomorskih potraživanja ima privilegirani status. Zainteresirane strane ne mogu ugovorom dati privilegirani status nekom potraživanju ili mu taj status oduzeti.
2. U slučaju deliktne potraživanja ne postoji određeni momenat njihovog nastanka, a ni prethodni koncept povrede prava. Deliktne događaj kao takav predstavlja izvor privilegiranih potraživanja i ujedno trenutak njegovog nastanka.
3. Pomorske privilegije mogu biti izvršene jedino od strane pomorskog suda u postupku *in rem*;
4. Pravo prvenstva između pomorskih privilegija iste vrste određeno je vremenom njihova nastanka, ali obrnutim redom: potraživanje posljednje u vremenu je prvo u pravu. Ovo pravilo »obnutog reda« trpi neke iznimke, ali bez obzira na to ostaje osnovno pravilo u teoriji pomorskih privilegija.
5. Pravna valjanost pomorskih privilegija ne ovisi o posjedu niti o prethodnom obavještenju. Zbog toga se privilegirana potraživanja često nazivaju tajnim (*implied liens*). Također se kaže da su pomorske privilegije "neizbrisive". To znači da pomorske privilegije mogu biti izvršene jedino od strane pomorskog suda u postupku *in rem*, i da dok ih sud nije prihvatio kao valjane prema svima (*against the world*), uključujući kupca broda u do-



broj vjeri, one postoje u svemu bez prethodne obavijesti. Na isti način pomorske privilegije se ne dovode u pitanje zbog nastupanja bankrota ili reorganizacije.

6. Povjeritelj privilegiranog potraživanja nije suvlasnik broda. On nema pravo kontrolirati uporabu broda ili njegovo kretanje na bilo koji način. Brod pripada vlasniku u potpunosti, ali podliježe pravu privilegiranog vjerovnika da ga zaplijeni gdje ga pronađe, a na bazi postupka pokrenutog pred pomorskim sudom. Ipak, s vremena na vrijeme, sudovi su pribjegavali fikciji suvlasništva u naporu da objasne teorijske osnove djelovanja obrnutog reda prioriteta kod pomorskih privilegija.
7. Pomorske privilegije se gase isplatom osiguranog potraživanja i sudskom prodajom broda opterećenog privilegijama, bez obzira jesu li privilegirani vjerovnici naplatili ili ne. U američkoj literaturi ističe se da je ovom načinu gašenja privilegija dano međunarodno priznanje kroz odgovarajuće konvencije. Pomorske privilegije mogu prestati bilo isplatom ili izvršenjem u sudskom postupku.<sup>27</sup>

Posebno se ističe da privilegirana potraživanja nisu vezana za vlasnika broda, već izravno za brod, te brod odgovara za privilegije i ukoliko se nalazi u zakupnom odnosu. Jedan takav primjer je odgovornost za štetu koju pilot na brodu pričini trećim osobama. U tom slučaju utvrđuje se odgovornost prema brodu na bazi postupka *in rem*, bez obzira što nisu osobno odgovorni ni vlasnik, ni brodar, a ni zakupac broda.

Radi opravdanja vođenja postupka izravno prema brodu, američko pomorsko pravo stvorilo je teoriju o personifikaciji broda. To je teorija koja prikazuje brod kao vrstu pravne osobe (*the »personification« of the ship*).<sup>28</sup> Međutim, ova činjenica ne isključuje osobnu odgovornost. Dakle, uvijek je dozvoljeno ispitati tko je stvarno odgovoran, vlasnik ili neka treća osoba, i prema njemu povesti postupak *in personam*.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> Gilmore & Black, *The Law of Admiralty*, second edition, The Foundation press, 1975, str.587.

<sup>28</sup> Gilmore & Black, nav.djelo, str.589.

<sup>29</sup> F. Maraist, *Admiralty*, second edition, Minnesota 0,1987, str.90. Maraist kritizira teoriju »personifikacije« kao netočnu i nekorisnu, ističe da je u pozadini svake

Američko pravo poznaje širi krug privilegiranih potraživanja, nego što je to slučaj u engleskom pravu, pa i u pravima drugih država. Amerika nije nikada ratificirala ni jednu od konvencija koje reguliraju pravo pomorske hipoteke (*mortgagea*) i pomorskih privilegija. Kao što je rečeno, njezino pravo u tom dijelu bazira se na unutarnjem saveznom zakonodavstvu i sudskoj praksi, a šire promatrano i na zakonima i praksi pojedinih američkih država. Širok krug potraživanja ima status pomorskih privilegija (ne uključujući u to privilegije koje priznaju pojedine američke države), pa tu spadaju: potraživanja pomoraca za plaće; potraživanja za izvedeno spašavanje; deliktne potraživanja; potraživanja doprinosa za generalnu havariju; potraživanja za oštećenja tereta prouzročena nepravilnim krcanjem, slaganjem i čuvanjem; potraživanja zbog ozljede charter ugovora; potraživanja za *bottomory* i *respodentia*; kao i širok krug potraživanja vezanih za snabdijevanje i popravke na brodu, tegljenje, skladištenje, pilotažu, slagačke usluge i slično.<sup>30</sup>

U skladu s općim američkim pomorskim pravom članovi posade broda imaju pomorski privilegij, ali ne i zapovjednik broda. Ovo se pravdalo činjenicom da je zapovjednik broda često i vlasnik broda, ali i ako nije, sredstva vlasnika nalaze se kod njega, tako da se on može namiriti. Međutim, danas na temelju saveznog zakonodavstva i zapovjednik ima privilegij za svoju plaću, pa i ako je vlasnik. Međutim, za smrt ili tjelesne ozljede članova posade suglasno Jones Actu iz 1920. godine pomorci nemaju privilegij na brodu.

Od ostalih ugovornih potraživanja privilegirani status uživaju nagrada za spašavanje i ugovorna potraživanja za potrebe. Ta vrsta privilegija nastala je u *common lawu* i američki kongres prihvatio ih je donošenjem Zakona o pomorskim privilegijama. Potrebama, suglasno zakonu, smatraju se potraživanja za popravke, snabdijevanje, tegljenje, uporabu suhog doka ili drugih vrsta usluga bilo kojem brodu, a po nalogu brodovlasnika ili ovlaštene osobe. Sva takva potraživanja, suglasno čl. 971. spomenutog zakona, smatraju se pomorskim privilegijama. Ove privilegije možemo označiti kao potraživanja izazvana nužnim popravcima, odnosno pružanjem usluga, pa otuda

tužbe »*in rem*« određena osoba (fizička ili pravna), pa ako tužba prema njemu ne bi uspjela ne može se naknadno podići prema stvari (brodu).

<sup>30</sup> Gilmore & Black, nav.djelo, str.627-632.

i naziv servisne privilegije. U Zakonu su navedene najvažnije privilegije, ali time nisu iscrpljeni svi mogući slučajevi koji bi spadali u tu skupinu potraživanja. Sudovima je ostavljena sloboda da ispituju svako potraživanje i da ocijene spadaju li u krug potreba ili ne. Kao što se vidi krug mogućih potreba koji proizlazi iz sudske prakse široko je postavljen, pa tako se kao privilegirana priznaju potraživanja na brodovima za turistička putovanja, za isporučene turističke brošure ili reklamne šibice, piće za posadu na ribarskom brodu ili snabdijevanje kontejnerima za teretni brod. Ova privilegirana potraživanja koja su uspostavljena zakonom bila su ugrožena privilegiranim potraživanjima koja su priznavale pojedine države, pa je Vrhovni sud utvrdio da se privilegirana potraživanja pojedinih država mogu naplatiti samo poslije privilegija utvrđenih zakonom i da presude donesene od strane sudova pojedinih američkih država ne mogu dovesti do gašenja pojedinih pomorskih privilegija utvrđenih zakonom, ukoliko se o njima nije raspravljalo u procesu pred tim sudom.

U američkom pravu, pomorske privilegije odnose se, kako na brod, tako i na svu opremu koja je integralni dio broda, a od elementarnog značaja je za njegovu navigaciju i upravljanje, pa čak i u slučaju ako je takva oprema vlasništvo treće osobe.<sup>31</sup>

Deliktne privilegije pokrivaju širok krug potraživanja u koja spadaju skoro sve kategorije vanugovornih potraživanja. Ovo proizlazi iz shvaćanja anglo-saksonske teorije da pojam *torta* u tim pravnim sustavima obuhvaća, kako deliktne, tako i kvazideliktne potraživanja. U ovu kategoriju dolaze potraživanja za štete prouzročene sudarom broda na moru i potraživanja za tjelesne ozljede. Kod potraživanja za tjelesne ozljede sva takva potraživanja nisu privilegirana, pa zbog toga se ne pokreću i ne naplaćuju u postupku *in rem*. Ukoliko pomorci tuže suglasno odredbama *Jones Acta* oni mogu pokrenuti samo postupak *in personam* prema licu koje je prouzročilo štetu. Američki sudovi su međutim proširili deliktne privilegije na svaki slučaj pomorskog deliktnog (vanugovornog) potraživanja povezanog s brodom ili njegovom upotrebom, a za koji su odgovorne osobe koje imaju kontrolu nad brodom.<sup>32</sup> Širina pomorskih privilegi-

<sup>31</sup> Tako prema presudi *In re Steamship Tropic Breeze*, 457 f.2d 137 (1st cit.1972) F. Maraist, nav.djelo, str.98.

<sup>32</sup> Tako u slučaju *State of California v. S / S*

ja u američkom pravu vidi se po tome što takav status uživaju doprinosi u generalnoj havariji, i međusobna potraživanja iz ugovora o charteru broda. Za federalne privilegije postupak se pokreće pred federalnim pomorskim sudovima, o čemu postoje i posebni propisi koji reguliraju vođenje postupaka.<sup>33</sup>

Privilegije prestaju sudskom prodajom broda u postupku *in rem*, bilo na federalnom sudu koji ima pomorsku jurisdikciju, ili na stranom sudu iste nadležnosti. Privilegije prestaju i istekom vremena, tj. zastarom. Gubitak ili uništavanje broda također vodi prestanku privilegija, ali se privilegij ponovno uspostavlja ako se izvrši spašavanje broda. Konačno, onak koji ima pravo na privilegirano potraživanje može ga se odreći bilo izričito ili prešutno.

### RED PRVENSTVA NAMIRENJA / Order of Priority for the Settlement

Rangiranje pomorskih privilegija u američkom pravu dosta je komplicirano. Američki kongres nije donio generalnu normu, a Vrhovni sud se nije o tom pitanju izričito izjašnjavao, tako da se odredbe o rangu privilegija mogu naći u mišljenjima nižih federalnih suda u SMA-u (*Ship Mortgage Act 1920.*) koji određuje rang prvenstva pomorskog *mortgagea* u odnosu prema pomorskim privilegijama.

Privilegije se rangiraju, kako po redovnosti prvenstva naplate, tako i po vremenu. U prvi red dolaze sudski troškovi (*expenses of justice*), kao i drugi troškovi učinjeni za čuvanje broda i druge imovine dok se nalazi u kustodiji suda. Plaće pomoraca dolaze u drugi red. Treći red čine nagrade za spašavanje i to, suglasno američkom pravu, kako ugovornog, tako i kvaziugovornog karaktera. Američko pravo vrši ovo razlikovanje, pa ugovornim potraživanjem smatra nagradu za spašavanje kada ona pripada, suglasno zaključenom ugovoru o spašavanju. Međutim, ukoliko je spašavanje vršeno bez prethodno zaključenog ugovora, smatra se da se radi o kvaziugovornom odnosu.

Sve ove privilegije su ugovorne prirode, a onda slijede privilegije deliktne

<sup>33</sup> »Bournemouth« sudac je priznao privilegij za troškove čišćenja zagađenja zaključivši »da svako protupravno (*tortius*) ponašanje u vezi s brodom i njegovom upotrebom stvara pomorski privilegij«. Dano prema: Gilmore & Black, nav. djelo, str. 629.

<sup>33</sup> Dodatna pravila pod C i E američkog pomorskog zakona koji regulira pomorska potraživanja (*Admiralty and Maritime Claims, 28. USCA*). (F. Maraist, nav. djelo, str. 99.).

karaktera iz osnova pričinjene štete i one uključuju odgovornost za štete iz sudara brodova te štete iz naslova tjelesnih ozljeda. Poslije ovoga dolaze ponovno ugovorne privilegije za potraživanja za popravak broda, njegovo snabdijevanje i druge potrebe.

Spornim potraživanjima u američkom pravu, za koja ne postoji potpuna izvjesnost jesu li privilegirana ili ne i u koji red privilegija spadaju, smatraju se potraživanja za štete na teretu i potraživanja za pilotažu. Doprinos u generalnoj havariji smatra se privilegiranim potraživanjem, ali u skladu s neujednačenom sudskom praksom može se rangirati zajedno sa spašavanjem, ali i s ugovornim potraživanjima posljednjeg reda.

Što se tiče naplate potraživanja istog ranga, potraživanje koje je nastalo posljednje naplaćuje se prvo. Taj redoslijed poznat kao *last on, first off* bazira se na shvaćanju da svaki »imatelj« pomorskih privilegija izvršava uslugu koja pridonosi uspjehu putovanja i tako beneficira prethodne privilegirane vjerovnike sa stanovišta mogućnosti naplate. Ovo ne mora biti racionalni pristup u svim slučajevima, kao npr. kod privilegija iz naslova pričinjene štete, ali čini se da je ovo pravilo jako utemeljeno u američkoj praksi.<sup>34</sup>

Originalno pravilo i još uvijek generalno pravilo u tradicionalnom smislu za oceanska putovanja je tzv. »pravilo putovanja« (*voyage rule*), prema kojem svi snabdjevači potrepštinama koji su to izvršili prema brodu na jednom određenom putovanju imaju isti rang prvenstva sa snabdjevačima svakog narednog putovanja. Ovo pravilo pokazalo se neadekvatnim za snabdjevača tegljača i uopće za lučke brodove i sudovi su razradili drugu varijantu. U nekim istočnim lukama sudovi primjenjuju pravilo 40 dana (*forty day rule*) kod kojega se svako privilegirano potraživanje podjednako rangira za snabdijevanja izvršena u posljednjih 40 dana. U nekim drugim lukama vrijedi pravilo kalendarske godine, *calendar year rule*, prema kojem su privilegirana potraživanja međusobno izjednačena unutar roka od godine dana.<sup>35</sup>

Zbog broja i složenosti pomorskih privilegija u američkom pravu, poseban značaj ima njihovo rangiranje u odnosu prema prvenstvenom pomorskom *mortgageu*, pa sve privilegije koje se naplaćuju prije *mortgagea* imaju status prvenstvenih

<sup>34</sup> Vidi: F. Maraist, nav. djelo, str. 102 i 103.

<sup>35</sup> F. Maraist, nav. djelo, str. 104.

pomorskih privilegija (*preferred maritime liens*). U taj red spadaju sve zakonske privilegije suglasno *Maritime Lien Actu*, kao i pobrojane klasične privilegije općeg pomorskog prava.

Što se tiče ugovornih privilegija postoji dodatna specifičnost, pa ugovorne privilegije nastale prije upisa *mortgagea* imaju pravo prvenstva. Privilegije nastale nakon upisa redovito se naplaćuju poslije *mortgagea*. Međutim, ističe se da je ovakav redoslijed za ugovorne privilegije od malog značaja s obzirom da se većina postojećih privilegija u praksi prilikom izvršenja naplaćuje prije *mortgagea*. U tom pogledu u američkom pravu sudska praksa prihvaća i načelo pravičnosti, pa ako pravičnost nalaže, onda se određena potraživanja mogu naplatiti, kako ispred *mortgagea*, tako i ispred drugih privilegiranih potraživanja koja bi inače imala pravo prvenstva.<sup>36</sup>

Privilegije koje priznaju pojedine američke države mogu se naplatiti u postupku *in rem*, ali po redu namirenja dolaze iza federalnih privilegija i *mortgagea*.

Na kraju treba istaknuti da američko pravo ne dozvoljava nastanak privilegiranih potraživanja od trenutka kada se brod nalazi u kustodiji suda (*custodia legis*). U skladu s time, privilegij pomoraca za plaće, privez broda i slične usluge ograničene su na razdoblje do zapljene broda. Međutim, sud koji vodi postupak u vezi sa zapljenom broda može autorizirati nastavak ovakvih naknada i te usluge se tada plaćaju kao administrativni sudski troškovi na isti način i s istom pravnom snagom kao ostali sudski troškovi.<sup>37</sup> Američko pravo poznaje i privilegije na teretu, ali se one u pravilu izražavaju kroz pravo retencije (*possessory lien*).

### ZAKLJUČAK / Conclusion

Države *common lawa*, Engleska, SAD, Kanada, i druge zemlje koje slijede englesko pravo Konvenciju iz 1926. godine nisu prihvatile. Prihvaćanje ugovornih privilegija, izuzev plaća zapovjednika i pomoraca i odgovarajućih troškova, bilo je i ostalo u suprotnosti s njihovim pravnim sustavom. Engleska i SAD, kao dvije vodeće države *common law-a*, u cijelom ovom razdoblju ostale su pri svom unutarnjem zakonodavstvu i sud-

<sup>36</sup> Fr. Maraist, nav. djelo, str. 104. .. Pravo prvenstva po načelu pravičnosti u američkoj sudskoj praksi došlo je do izražaja u slučaju *Custom Fuel Services, Inc. v. Lombas Industries, Inc* 0,805 F.2d 561 (5th Cir.1986).

<sup>37</sup> *New York Dock Co. v. Steamship Poznan*, 274 U.S. 117 47 S.Ct. 482.71 L.ed. 955 (1927)

skoj praksi i pored učinjenih napora, a posebno u Konvenciji iz 1993. godine da se međunarodno pravo u odnosu prema broju i vrsti privilegiranih potraživanja, pa i redosljed njihove međusobne naplate, približi njima. I pored činjenice što je Konvencija iz 1993. godine stupila na snagu, broj ratifikacija i zemalja koje su je ratificirale ne daje nikavu garanciju da će i ova Konvencija biti općeprihvaćena, i to posebno u krugu vodećih pomorskih zemalja i zemalja *common lawa*. Bez obzira na to stoji činjenica da Konvencija iz 1993. godine prihvaća suvremena rješenja u odnosu prema materiji privilegija, pa zbog toga treba očekivati i dalje prihvaćanje od

kruga zemalja koje su dosad svoje nacionalno pravo bazirale na Konvenciji iz 1926. godine. U tom krugu zemalja svakako treba biti i Crna Gora, pa smatramo da bi trebalo ratificirati Konvenciju iz 1993. godine, odnosno uzeti u obzir njezina rješenja prilikom donošenja novog zakona u ovoj materiji. Također, treba imati u vidu da je manje vjerojatno da to napravi SAD, kako zbog činjenice što se suglasno *Jones Actu*, ozljede pomoraca ne smatraju pomorskim potraživanjima, tako i zbog ustaljene prakse da se privilegiranim potraživanjima smatraju i potrepštine, što znatno premašuje broj i vrstu konvencijskih privilegija.

## LITERATURA / References

- [1] I. Grabovac, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije. Književni krug, Split, 1995.
- [2] D. Pavić, Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, 2006.
- [3] W. Tetley, Maritime Law and Claims, London, 1985.,
- [4] Ch. Hill, Maritime Law, fourth edition, 1997.
- [5] Chorley & Giles, Shipping Law, eight edition, 1997.
- [6] Gilmore & Black, The Law of Admiralty, second edition, The Fobdation Press, 1975.
- [7] Fr. Maraist, Admiralty, second edition, Minnesota, 1987.
- [8] E. Pallua, Hipoteka i privilegiji na brodu de lege ferende, Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 2-3, Zagreb, 1973.
- [9] J. Nikčević Grdinić, Založna prava na brodu, Kotor, 2007.