

POREDBENA ANALIZA UREĐENJA NEKIH PITANJA OVRŠNE PRODAJE POMORSKOG BRODA

Mr. sc. DEAN VULETA*

UDK 347.791.6
656.612 : 339.187
629.5 : 658.8
Pregledni znanstveni članak
Primljeno: 12.11.2013.
Prihvaćeno za tisak: 18.6.2014.

Današnji pomorski promet karakterizira izraziti međunarodni element, pa važnost mjerodavnog prava koje sud mora utvrditi u slučaju ovršne prodaje pomorskog broda ima prvorazredno značenje. Kontinentalno i anglosaksonsko pravo (common law) različito tumače pravnu narav založnih prava, a isto tako i sudskog postupanja. Naročito je to vidljivo u slučaju priznanja pomorskih privilegija i njihovog prvenstvenog reda u namirenju, koji utječu i na status ostalih vjerovnika, jer se namiruju prije svih ostalih tražbina. Danas u svijetu ne postoji globalni unifikacijski dokument koji bi regulirao ovu materiju. Niti tri međunarodne konvencije koje su do sada donesene, a bave se pitanjima založnih prava, nisu postigle veći uspjeh. Ovakvo stanje neujednačenih kriterija klasifikacije tražbina stvara pravnu nesigurnost među zainteresiranim stranama, posebno među vjerovnicima. Ove činjenice potkrijepljene su brojnim primjerima iz međunarodne sudske prakse ovršnih sudova u slučajevima namirenja tražbina vjerovnika prisilnom prodajom pomorskih brodova. Takva situacija ukazuje na razloge za jačanje tendencija ujednačavanja međunarodnog pomorskog ovršnog prava, kao odraz nastojanja da se uklone nastale razlike u zakonodavstvima pojedinih zemalja. U tom je smjeru pokrenuta aktivnost Međunarodnog Pomorskog Odbora (Comité Maritime International - CMI) radi kreiranja unifikacijskog dokumenta koji treba regulirati priznanje stranih sudskih prodaja brodova i određena povezana pitanja. Odredbe nekih država koje utvrđuju ovršnu prodaju broda nude zanimljiva rješenja koja vrijedi analizirati. Neke od takvih odredbi predstavljaju plodno tlo za kvalitetnu nadopunu odredbi Pomorskog zakonika Republike Hrvatske. Posebno su interesantne one kojima se regulira dražbena prodaja broda i sankcije za zlonamjerno i nezakonito postupanje tijekom ovrhe.

Ključne riječi: ovrha pomorskog broda; međunarodne konvencije; privilegirana tražbina; mjerodavno pravo; unifikacijski dokument

1. UVOD

Pomorski privilegiji se smatraju tražbinama koje su zbog svoje važnosti posebno izdvojene pa kao takve imaju prvenstvo u namirenju, u slučaju ovršne prodaje

* Mr. sc. Dean Vuleta, Matije Gupca 6, 21000 Split, e-mail: vuleta.dean@gmail.com

pomorskog brodu, pred svim drugim tražbinama, uključujući i hipotekarne.¹ Kontinentalno i anglosaksonsko pravo (*common law*) u svojim zakonodavstvima utvrđuju pomorske privilegije, ali uz stanovite razlike u tumačenju i klasificiranju. Te razlike imaju veliko značenje u današnjem globalnom pomorskom gospodarstvu, kao uzrok eventualnih prijepora, naročito u slučaju ovrhe na brodu. Neka država čiju zastavu brod vije može određenu tražbinu priznati kao privilegiranu, ali druga država, pred čijim se sudom odvija prisilna prodaja broda, toj istoj tražbini ne priznaje privilegirani status. O statusu ovisi koji će redosljed prvenstva u namirenju ovršni sud dodijeliti svakoj pojedinoj tražbini.² Taj redosljed ovisi i o tome kako će sud klasificirati svaku tražbinu pojedinačno, kao trošak ovrhe, privilegij, hipoteku (*mortgage*), ili običnu tražbinu.³ Sve to dovodi do gospodarskog zastoja u pomorskom prometu, jer su brodovi tijekom ovrhe u pravilu zaustavljeni i ne donose ekonomsku korist.

U anglosaksonskom pravu *maritime liens* su pandan privilegijima kontinentalnog prava, iako je priroda tih tražbina različita. Englesko pravo ne tretira *maritime lien* kao imovinsko stvarno pravo na tuđoj stvari već kao pravo procesne naravi. Daje prednost privilegiranim tražbinama koje su utemeljene na izvanugovornoj odgovornosti pred privilegiranim tražbinama koje se zasnivaju na ugovornoj odgovornosti. Dakle, prvenstveno pravo namirenja imaju privilegiji *ex delicto* ispred privilegija *ex contractu*, pa tako privilegiji iz sudara brodova imaju načelnu prednost pred ostalima. Nakon *maritime liens*, koji se namiruju prvi, na red dolaze *possessory liens*, privilegiji koji odgovaraju kontinentalnom pravu zadržaja (*retencije*). Postoje i *statutory liens* kao založna prava koja ne nastaju u trenutku kada nastane tražbina koju oni osiguravaju nego u trenutku kada je ta tražbina utužena. Tražbine osigurane sa *statutory liens*, nakon podnošenja tužbe, imaju prednost u namirenju pred hipotekama (*mortgages*) koje su nastale nakon podnošenja tužbe. Englesko, američko, kanadsko i druga prava *common law* sustava nemaju iste kriterije u pogledu vrsta tražbina koje su osigurane različitim "*liensima*". Tako u engleskom pravnom sustavu tražbine koje su zaštićene *maritime lienom* su:

- lien po osnovi spašavanja,
- lien po osnovi plaće zapovjednika i članova posade,

¹ Grabovac, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995., str. 53. U pravnoj teoriji postoji gledište koje je prihvatljivo svim pravnim sustavima međunarodnog pomorskog prava. Po toj teoriji nije upitno da su pomorski privilegiji tražbine koje se prve namiruju, već je sporno davanje statusa određenoj tražbini kao privilegiranoj, ili običnoj tražbini procesne naravi.

² Takva regulativa ima direktan negativan utjecaj na sudsku (ovršnu) prodaju broda, pa vjerovnici ne mogu biti sigurni hoće li njihova tražbina uopće biti namirena, nakon namirenja troškova postupka i ostalih tražbina, jer su ostale tražbine klasifikacijom pred ovršnim sudom dobile prvenstvo u namirenju pred njihovim tražbinama. Podrobnije o tome Stanković, Gordan, Bolanča, Dragan, Neki problemi u vezi ovršne prodaje broda, *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu br. 39*, Split, 2001. str. 77.

³ U engleskom pravu pravni institut *mortgage* možemo dovesti u vezu s hipotekom kontinentalnog prava.

- lien po osnovi štete pričinjene brodom,
- lien po osnovi troškova koje je učinio zapovjednik u korist broda.

Mada je američko pravo pod snažnim utjecajem engleskog, tražbine zaštićene *maritime lienom* djelomično su različite u odnosu na tražbine zaštićene *maritime lienom* po engleskom pravu, a to su:⁴

- lien po osnovi plaća pomoraca,
- lien po osnovi spašavanja,
- lien po osnovi izvanugovorne štete,
- lien po osnovi zajedničke havarije,
- lien po osnovi štete na teretu,
- lien po osnovi kršenja brodarskog ugovora,
- povlašteni ship mortgage.

Kontinentalno pravo sadrži ujednačenije tražbine zaštićene pomorskim privilegijem, a kao primjer može poslužiti francusko pravo. Tražbine zaštićene pomorskim privilegijem po francuskom pravu su:

- sudski troškovi nastali ovršnom prodajom broda i raspodjelom kupovnine,
- tražbine po osnovi lučkih pristojbi i druge javne pristojbe, te troškovi peljarenja, čuvanja i održavanja broda od trenutka ulaska u luku prodaje u ovršnom postupku,
- tražbine po osnovi ugovora o radu članova posade i osoba zaposlenih na brodu,
- tražbine po osnovi spašavanja na moru i doprinosa u zajedničkoj havariji,
- tražbine po osnovi naknade štete zbog gubitka tereta ili prtljage,
- tražbine koje potječu po osnovi ugovora koji je sklopio zapovjednik broda, ili njegovog djelovanja izvan matične luke na temelju svojih zakonskih ovlaštenja, radi potrebe normalnog funkcioniranja broda.

2. UČINCI RAZLIČITE KLASIFIKACIJE ZALOŽNIH PRAVA ODREĐENIH PO MEĐUNARODNIM KONVENCIJAMA U POGLEDU OVRHE NA POMORSKOM BRODU

Kao rezultat pokušaja unificiranja založnih prava na međunarodnom planu donesene su tri konvencije: Međunarodna konvencije za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, Bruxelles, 1926. i 1967. i Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama, Ženeva, 1993. Kako nisu ostvarile

⁴ Zanimljivo je da američko pravo sve vrste zaloga na brodu naziva "liens". Mortgage (hipoteku) na brodu naziva "express lien" (vidljivi zalog), a pomorske privilegije na brodu naziva "implied lien" (skriveni zalog). O tome Nikčević Grdinić, Jelena, Pomorska hipoteka (mortgage) u engleskom i američkom pravu, *Naše more* 56 (1-2), god. 2009. str. 62.

veći uspjeh, zbog različitog shvaćanja prirode založnih prava među državama, njihov utjecaj na nacionalne pravne sustave većinom se ograničio na neka manje važna pitanja procesne naravi. Ipak, na međunarodnom planu postoje i države koje su pod manjim ili većim utjecajem spomenutih konvencija.⁵

Odredbe članka 14. stavak 1. Konvencije iz 1926. utvrđuju da se ona primjenjuje na pomorske brodove koji su upisani u državi ugovornici te konvencije i u drugim slučajevima propisanim nacionalnim pravom države ugovornice. Odredbe čl. 12. st. 1. Konvencije iz 1967. i čl. 13. st. 1. Konvencije iz 1993. utvrđuju da se te konvencije primjenjuju na brodove upisane u državi stranci, ali i na brodove upisane u državi koja nije stranka ako su ti brodovi podvrgnuti sudskoj vlasti države stranke. Treba naglasiti da su samo Konvencije iz 1926. i 1993. trenutno na snazi, dok Konvencija iz 1967. nije stupila na snagu zbog toga što su potrebne dokumente potpisale samo četiri države (Danska, Norveška, Švedska i Maroko), a za stupanje na snagu potrebni su potpisi pet država.

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926. svojim odredbama ne regulira pitanje nadležnosti i djelovanja ovršnih sudova, kao i ovrhu predviđenu nacionalnim zakonima, pa su njezine odredbe primjenjive na ovršnu prodaju broda jedino u mjeri u kojoj ona propisuje redosljed namirenja raznovrsnih kategorija tražbina iz prodajne cijene broda ostvarene sudskom prodajom. Konvencija u čl. 1. određuje da *mortgages*, hipoteke i ostale slične tražbine koje opterećuju brod, osnovane po propisima države ugovornice u kojoj je brod registriran i upisane u odgovarajući registar, kao i sva druga pitanja vezana uz brod, vrijede i u svim drugim državama ugovornicama te konvencije. Dalje se navodi u čl. 3. st. 1. redosljed namirenja tražbina i utvrđuje da pomorski privilegiji imaju prvenstveno pravo namirenja prije svih tražbina, pa i onih osiguranih hipotekama (*mortgageima*). Odredbe čl. 3. st. 2. predviđaju i privilegije drugog razreda (posthipotekarne). To su tražbine koje se po međunarodnom pomorskom pravu smatraju privilegiranim, a po nacionalnom pravu nemaju takav status. Nacionalni zakoni mogu priznati takve privilegirane tražbine, ali se po prvenstvenom

⁵ Rezultat takve situacije na međunarodnom planu i odnos kontinentalnog i anglosaksonskog prava, te spomenutih konvencija, podijelila je veliku skupinu država u svijetu u četiri velike skupine prema pravu koje primjenjuju za hipoteke na brodu i pomorske privilegije, a time posredno i na ovršni postupak. U prvoj skupini su države anglosaksonskog pravnog kruga kao Velika Britanija, SAD, Kanada i druge države koje slijede englesko pravo kao što su Indija, Novi Zeland, Australija, Južna Afrika i dr. Drugu skupinu čine države koje su izvorno potpisale, ratificirale ili kasnije pristupile Konvenciji iz 1926. Te države su izvan područja primjene anglosaksonskog prava i čine najveći broj država u svijetu. Između ostalih, to su primjerice Francuska, Italija, Portugal, Brazil, Turska i druge manje države. Treća skupina su skandinavske zemlje Danska, Norveška, Finska i Švedska koje su ratificirale Konvenciju iz 1926. Međutim, kako su bile nezadovoljne njenim odredbama, zalagale su se za donošenje Konvencije iz 1967. Ta konvencija nije nikad stupila na snagu. Četvrta skupina su države koje su ratificirale Konvenciju iz 1993. Za sada nema šireg prihvatanja u svijetu, jer je stupila na snagu tek 2004 godine. Neke veće države su ratificirale Konvenciju kao npr. Rusija, Španjolska, Ukrajina i neke manje kao Ekvador, Monako, Peru i dr. O tome Nikčević Grđinić, Jelena, op. cit. u bilj. 4. str. 58.

redu namiruju poslije privilegiranih tražbina po nacionalnom zakonu, te tražbina koje su osigurane hipotekama, *mortgageima* i založima.

Po pitanju pomorskih privilegija konvencija u čl. 2. određuje kao privilegirane pet razreda tražbina:

- tražbine po osnovi sudskih troškova, troškove učinjene u zajedničkom interesu svih vjerovnika radi očuvanja vrijednosti broda koji se prodaje, troškove čuvanja i održavanja broda od njegova ulaska u luku prodaje, troškove pilotaže, troškove po pitanju pristojbe za tonažu, svjetioničke i druge takse i javne dažbine,
- tražbine iz ugovora o radu zapovjednika broda, posade i drugih osoba zaposlenih na brodu,
- tražbine po osnovi nagrade za spašavanje i pružanje pomoći i doprinosa broda u zajedničkim havarijama,
- tražbine po osnovi naknade štete zbog sudara brodova ili drugih plovidbenih nezgoda, kao i za štete nanesene napravama luka, dokova i plovnih putova, naknade štete za tjelesne ozljede putnika i članova posade, naknade štete za gubitke ili oštećenje tereta i prtljage,
- tražbine iz ugovora koje je zapovjednik broda zaključio ili iz poslova koje je obavio izvan luke pripadnosti broda, na temelju svojih zakonskih ovlaštenja, a za stvarne potrebe da se očuva brod ili nastavi putovanje bez obzira na to je li zapovjednik broda ujedno i vlasnik broda, ili nije, te je li tražbina njegova, ili dostavljača, popravljачa, zajmodavca ili drugih ugovaratelja.

Konvencija dalje utvrđuje u čl. 2. da se privilegirane tražbine prostiru na brod, vozarinu onog putovanja tijekom kojega je nastala privilegirana tražbina i na uzgrednostima broda i vozarine stečenim od početka putovanja.⁶

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1967. proširuje djelokrug i u većoj mjeri zadire u pitanja vezana uz privilegije propisujući redosljed namirenja raznovrsnih kategorija tražbina. Za razliku od čl. 1. Konvencije iz 1926. ova konvencija u čl. 1. proširuje uvjete za priznanje hipoteka i ostalih sličnih tražbina koje opterećuju brod u drugim državama ugovornicama, te određuje da će se navedene tražbine priznati ako se svi izvodi i kopije dokumenata potrebnih za upis u određeni registar, sukladno odredbama države u kojoj je brod registriran, mogu dobiti iz registra odnosno ako su otvoreni za javni uvid. Osim toga, dokumenti moraju sadržavati ime i adresu osobe u čiju je korist založno pravo upisano, osigurani iznos, datum i ostale pojedinosti koje, u skladu s odredbama države registracije, određuju redosljed namirenja u odnosu

⁶ Uzgrednosti broda su novčani ekvivalent za oštećenje, odnosno propast broda. Prema čl. 4. točka 3. Konvencije iz 1926. uzgrednostima se također smatraju i nagrade koje se duguju vlasniku broda za pruženu pomoć ili spašavanje do svršetka putovanja, po odbitku iznosa koji od tih nagrada pripada zapovjedniku i posadi broda.

na druge registrirane tražbine. Konvencija također zadržava mogućnost uvođenja posthipotekarnih tražbina drugog razreda od strane nacionalnih zakonodavstava. Određuje u čl. 6. toč. 1. da svaka država ugovornica može priznati privilegije drugog razreda ili prava retencije (zadržaja), ali se namiruju iza pomorskih privilegija po nacionalnom pravu, te svih upisanih hipoteka i *mortgagea*. Pomorskim privilegijem su zaštićene tražbine navedene u čl. 4. a to su:

- plaće i drugi iznosi koji se duguju zapovjedniku broda, časnicima i drugim članovima posade na osnovi njihovog zaposlenja na brodu,
- lučke naknade, troškovi plovidbe kanalima i drugim plovnim putovima, troškovi pilotaže,
- tražbine prema vlasniku za smrt ili tjelesne ozljede koje su se dogodile na kopnu ili na vodi u izravnoj vezi s korištenjem broda,
- deliktne ili kvazideliktne tražbine prema vlasniku koje se temelje na ugovoru s naslova gubitka ili oštećenja nekog dobra koji su se dogodili na kopnu ili na vodi, u izravnoj vezi s iskorištavanjem broda,
- tražbine s naslova pružanja pomoći i spašavanja, podizanja podrtina i doprinosa u zajedničkoj havariji.

Konvencija iz 1967. za razliku od one iz 1926. više ne spominje privilegije koji se odnose na poslove koje je zapovjednik broda učinio na temelju svojih zakonskih ovlaštenja ili ugovora, a sa svrhom očuvanja broda ili nastavka putovanja. Isto tako, više se ne spominju niti privilegiji za naknadu štete zbog oštećenja tereta i prtljage, ali su zato prošireni privilegiji koji se odnose na tjelesne ozljede. Više se ne spominju niti uzgrednosti broda i vozarine.⁷ Konvencija propisuje minimalna pravila o javnosti prodaje, te utvrđuje u čl. 11. da ovršna prodaja oslobađa brod privilegija i hipoteka. Ostala pravila postupka u načelu prepušta relevantnom nacionalnom zakonu.

Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. preuzima ista rješenja u čl. 1. kao i Konvencija iz 1967. u pogledu uvjeta za priznavanje hipoteka i ostalih sličnih tražbina koje opterećuju brod. Ostavlja mogućnost kako navodi u čl. 6. uvođenja posthipotekarnih privilegija time što svaka država može priznati i druge pomorske privilegije, koje po nacionalnom pravu nemaju taj status, za osiguranje tražbina prema vlasniku, zakupcu, poslovođi ili brodaru broda. Tražbine zaštićene pomorskim privilegijem prema odredbama čl. 4. su:

- tražbine za plaće i druge iznose koji se duguju zapovjedniku broda, časnicima i drugim članovima brodskog osoblja, u svezi s njihovim zaposlenjem na brodu, uključujući troškove repatrijacije i doprinose za socijalno osiguranje koji se plaćaju u njihovo ime,
- tražbine za smrt ili tjelesne ozljede koje su se dogodile na kopnu ili vodi u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda,

⁷ Usporedi čl. 2. Konvencije iz 1926., čl. 4. Konvencije iz 1967. i čl. 4. Konvencije iz 1993.

- tražbine po osnovi nagrade za spašavanje broda,
- tražbine za lučke naknade, troškove plovidbe kanalima i drugim plovnim putovima, te troškove peljarenja,
- deliktne i kvazideliktne tražbine nastale zbog stvarnog gubitka ili oštećenja prouzročenog iskorištavanjem broda koji nije gubitak ili oštećenje tereta, kontejnera i putničkih stvari prevoženih brodom.

Osim općenitih razloga za neuspjeh unifikacije odredbi o pomorskim privilegijama i hipotekama, koji se posredno odnose i na ovrhu na brodu (različito tumačenje tražbina u međunarodnom pomorskom prometu), jedan od glavnih razloga za neuspjeh Konvencije iz 1993. su zamjerke SAD-a na neka konvencijska rješenja. Amerika kao najveća pomorska sila na svijetu je izrazila svoje nezadovoljstvo popisom privilegiranih tražbina, primjerice izostavljanje s popisa tražbina osoba koje opskrbljuju brod nužnim materijalom i opremom. Takve osobe pružaju neophodne usluge kao dostavljanje goriva i namirnica, a tu pripadaju i brodograditelji, tegljači i dr. Kao veliku slabost mnoge države ističu odredbe koje Konvencija iz 1993. ne utvrđuje, a takva rješenja su dio mnogih nacionalnih zakonodavstava. To je u prvom redu neiskorištena prilika da se utvrdi kako se iz prodajne cijene dobivene ovršnom prodajom broda namiruju, prije svih ostalih vjerovnika, pa i privilegiranih, država i njene agencije koje prema vlasniku broda imaju određene tražbine i prava kao npr. naknade za lučke troškove, naknade za štete zbog onečišćenja, naknade za troškove uklanjanja podrtina i sl.

Konvencija obrađuje prvenstveno tematiku pomorskih privilegija i hipoteka, ali je odredbama čl. 11. i 12. posvetila više pažnje ovršnoj prodaji broda nego ostale dvije konvencije.

Odredbama čl. 11. st. 1. utvrđuje se postupak koji se odnosi na obavijest o prisilnoj prodaji. Njima se određuje da o prisilnoj prodaji moraju biti obaviješteni:

- tijelo koje vodi upisnik broda u državi upisa,
- svi nositelji upisanih *mortgagea* (hipoteka),
- svi nositelji pomorskih privilegija pod uvjetom da je nadležno tijelo (sud) koje provodi prisilnu prodaju broda primilo obavijest o njihovim potraživanjima,
- upisani vlasnik broda.

Prema st. 2. i st. 3. istoga članka obavijest o prisilnoj prodaji mora biti u pisanom obliku i poslana preporučenom poštom, elektronskom poštom ili drugim odgovarajućim sredstvima od kojih se može dobiti potvrda o primitku od strane zainteresiranih osoba koje su poznate tijelu nadležnom za provedbu prisilne prodaje. Osim toga, to tijelo može odrediti da se obavijest o prisilnoj prodaji broda objavi i u drugim publikacijama ako to smatra primjerenim. Obavijest mora biti poslana najmanje trideset dana prije prodaje, a sadržava podatke o vremenu i mjestu prisilne prodaje,

podatke o razlozima koji su doveli do prodaje i podatke o postupku koji se vodi, s time da nadležno tijelo vodi računa da se zaštite interesi osoba koje imaju pravo na obavijest.

U slučaju da se vrijeme i mjesto prisilne prodaje ne može utvrditi sa sigurnošću, dodatnu obavijest o vremenu i mjestu prodaje tijelo koje vodi postupak poslat će zainteresiranim osobama najkasnije sedam dana prije prisilne prodaje broda.

Odredbama čl. 12. utvrđuju se učinci ovršne prodaje broda. Prema st. 1. prisilnom prodajom sve tražbine i tereti bilo koje vrste, osim onih preuzetih od kupca uz suglasnost vjerovnika, prestaju se vezati za brod. Prema st. 2. troškovi i izdaci koji proizlaze iz troškova postupka prodaje namiruju se prvi prije svih drugih tražbina. Takvi su troškovi, između ostalih, troškovi održavanja broda i posade, iznosi za njihove plaće, kao i druge naknade i troškovi koji se spominju u članku 4. stavak 1. ove konvencije. Nakon namirenja svih troškova i tražbina, ostatak iznosa dobivenog ovršnom prodajom broda, ako postoji, mora biti isplaćen vlasniku broda (ovršniku). Prema st. 4. ako se u vrijeme prisilne prodaje brod nalazi u posjedu brodograditelja ili brodopopravljača, koji prema zakonu države u kojoj se prodaja održava uživaju pravo retencije (zadržaja), oni su dužni kupcu predati brod u posjed ali imaju pravo namirenja svojih tražbina nakon namirenja tražbina privilegiranih vjerovnika. Prema st. 5. kupac može od tijela koje je provelo prisilnu prodaju tražiti izdavanje potvrde o tome da je brod nakon prodaje slobodan od svih tereta i tražbina, osim onih koje on preuzima.

3. MJERODAVNO PRAVO ZA KLASIFIKACIJU TRAZIBINA

Mjerodavno pravo (*applicable law*) predstavlja materijalno pravo neke države koje je mjerodavno za rješavanje nekog konkretnog ugovornog ili izvanugovornog pravnog odnosa. Po pitanju tražbina (privilegija) važno je koje će pravo uzeti sud kao mjerodavno pri odlučivanju o tome da li je neka tražbina privilegirana, te koje će pravo biti mjerodavno u slučaju odlučivanja o međusobnom prvenstvenom redu namirenja. Kao primjer različite klasifikacije privilegirane tražbine mogla bi se navesti tražbina dobavljača brodskog goriva koja je po američkom pravu privilegirana tražbina, dok prema britanskom pravu i pravu drugih država *common lawa* nema privilegirani status. Ovakva situacija stvara pravnu nesigurnost među vjerovnicima koji unaprijed ne znaju da li će njihova tražbina biti proglašena privilegiranom, time se i namiriti prije svih ostalih tražbina, ili običnom tražbinom procesne naravi koja se namiruje poslije privilegiranih i hipotekarnih tražbina.⁸

⁸ O mjerodavnom pravu i različitom kvalificiranju privilegiranih tražbina Marin, Jasenko, *Privilegiji na brodu-sigurnost i neizvjesnost u isto vrijeme*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 2008. str. 397.-403. Pored mjerodavnog prava koje države utvrđuju svojim zakonodavstvima, neke od njih predviđaju i specifična rješenja. Takav je slučaj u anglosaksonskom pravu koje u ovršnom postupku

Mjerodavno pravo u smislu utvrđivanja i rangiranja pomorskih privilegija možemo podijeliti:

1. Na države koje kao mjerodavno pravo određuju pravo suda (*lex fori*), dakle svoje pravo. Takvo pravo primjenjuju sudovi engleskog pravnog kruga, primjerice, Južnoafrička Republika, Cipar, Singapur, Novi Zeland, Australija, a i Rusija koja je izvan tog pravnog kruga. Nordijske zemlje također primjenjuju pravo suda uz izuzetak da one dozvoljavaju mogućnost priznavanja privilegija, koji se takvima priznaju prema stranom pravu, ali se oni namiruju iza privilegija priznatih prema pravu suda, hipotekarnih vjerovnika i vjerovnika prava retencije (zadržaja).

2. Na države koje kao mjerodavno pravo određuju pravo mjerodavno za određeni pravni odnos iz kojeg proizlazi privilegij. Za razliku od *lex fori* to je ono pravo koje su stranke odredile ugovorom kao mjerodavno, ili ako nema ugovorom određenog prava ono pravo koje je u najbližoj vezi s pravnim odnosom iz kojeg proizlazi tražbina. Takvo mjerodavno, odnosno prikladno pravo, karakteristično je za američki i kanadski pravni sustav. Američki sudovi usvojili su, na temelju sudske prakse, pravilo da su u slučaju pomorskih sporova, za određivanje prava najbliže veze, odlučujući elementi koji ukazuju na:

- mjesto protupravnog djela,
- pravo zastave,
- državu čijoj je sudbenosti podvrgnut brodovlasnik,
- mjesto sklapanja ugovora,
- pravo suda,
- sjedište poslovanja brodovlasnika,
- nemogućnost pristupa stranom sudu

U konkretnom slučaju sud će primijeniti pravo države na koju se odnosi najveći broj ovih elemenata, a uzimaju se u obzir u svim pomorskim sporovima koji se vode pred američkim sudovima.

3. Na države koje kao mjerodavno pravo određuju pravo državne pripadnosti broda (zastave broda), kao Hrvatska, Italija, Španjolska, Portugal, Brazil, Grčka i druge.

Neke države primjenjuju pravo državne pripadnosti (zastave) broda kao mjerodavno, ali uz određena odstupanja. Prema nizozemskom pravu postojanje privilegija procjenjuje se prema pravu zastave broda. Međutim, ako privilegij i postoji prema

na brodu koristi institut "laches" (propust). Specifičnost je u tome da se vjerovniku uskraćuje mogućnost ostvarenja (ispunjenja tražbine) ako je on propustio u određenom roku pokrenuti postupak namirenja tražbine. Kao posljedica toga propusta javlja se gubitak dokaznih sredstava, odnosno smatra se da tužitelj (vjerovnik) napušta svoje pravo na naplatu tražbine zbog odlaganja pokretanja postupka.

pravu državne pripadnosti (zastave) broda, on će imati prvenstvo u namirenju pred hipotekom samo ako bi taj status imao i prema nizozemskom pravu. Francusko pravo stoji na stajalištu da se na stvarna prava na brodu primjenjuje pravo državne pripadnosti, ali uz određena odstupanja. U slučaju da se radi o vjerovnicima koji su različitog državljanstva i o tražbinama koje su podložne različitim statusima primjenjuje se francusko pravo (*lex fori*). Slična rješenja prihvaćena su i u Njemačkoj.

Potrebno je naglasiti da pravo državne pripadnosti broda i pravo zastave broda ne moraju uvijek biti isto pravo. Upisom u upisnik brodova neke države brod stječe državnu pripadnost, te stječe pravo i obvezu vijati zastavu te države. Međutim, prema odredbama nekih država, brod koji ima državnu pripadnost jedne države može se na temelju ugovora o zakupu upisati u registar zakupa druge države, te za vrijeme trajanja zakupa privremeno vijati zastavu države u kojoj je upisan u registar zakupa. Tako postoje dva upisa, upisnik državne pripadnosti i upisnik zastave. Pomorski zakonik Republike Hrvatske u članku 968. stavak 2. određuje da kada njegove kolizijske odredbe upućuju na primjenu prava državne pripadnosti broda (kod klasifikacije privilegija), a to pravo dopušta da brod privremeno vije zastavu druge države u kojoj se vodi zakupovni registar, za sporni će se odnos primijeniti pravo države čiju zastavu brod privremeno vije, ako to predviđa pravo državne pripadnosti broda.

4. MEĐUNARODNA SUDSKA PRAKSA O MJERODAVNOM PRAVU U SLUČAJU OVRŠNE PRODAJE POMORSKOG BRODA

Raznolikosti stavova koji se u pogledu mjerodavnog prava, u slučaju ovrhe na brodu, pojavljuju u sudskoj praksi različitih zemalja predstavljaju ozbiljnu prepreku normalnom odvijanju pomorskog prometa. Razlog tome je pravna nesigurnost vjerovnika koji ne mogu biti sigurni kada će njihova tražbina biti priznata kao privilegirana, ili kao obična tražbina procesne naravi koja se namiruje poslije hipoteke (*mortgagea*). Različito shvaćanje prirode privilegiranih tražbina uzrok su prijepora u sudskoj praksi, a što potvrđuju brojni primjeri.

Zanimljiv spor vodio se u slučaju priznavanja i klasificiranja stranih privilegija po engleskom pravu. Radi se o slučaju ovršne prodaje broda koji se vodio pred singapurskim sudom. U razdiobi kupovnine ostvarene sudskom prodajom broda, a s obzirom da ostvarena cijena nije bila dovoljna za namirenje oba vjerovnika, došlo je do spora britanskog vjerovnika čija je tražbina osigurana mortgageom i američkog brodograditelja. Pred singapurskim sudom mjerodavno pravo je *lex fori* (pravo suda), odnosno englesko pravo. Po američkom pravu tražbina brodograditelja je privilegirana pa bi kao takva imala prvenstvo pred mortgageom. Međutim, po *lege fori* (englesko pravo) takva tražbina nije privilegirana pa po redu prvenstva u namirenju dolazi iza mortgagea. Shodno tome, u presudi, Britanski Tajni Savjet ocjenjuje

da tražbina brodograditelja predstavlja pravo procesne naravi i prednost u namirenju pripada *mortgageu*.⁹

Američka sudska praksa za mjerodavno koristi pravo najbliže veze (prikladno pravo). To je ono pravo koje su stranke ugovorile kao mjerodavno. Ako nema takvog dogovora, mjerodavno je ono pravo koje je u najbližoj vezi s pravnim odnosom iz kojeg je proizašla tražbina.

Primjer je vidljiv iz grčkog broda opskrbljenog gorivom i drugim potrebnim stvarima za normalno funkcioniranje u Kanadi. U kanadskom pravu tražbine proizašle iz opskrbe broda nisu privilegirane, već spadaju u zakonska prava na stvarima (*statutory rights in rem*), pa se kao takve namiruju poslije pomorskih privilegija i *mortgagea*. Brod je prodan u Hondurasu i upisan u tamošnjem registru brodova. Na jednom od svojih putovanja brod je privremeno zaustavljen u SAD-u, na traženje vjerovnika, radi tražbine koja je s osnove pružanja usluge opskrbe broda po američkom pravu privilegirana. Američki sud je oslobodio zaustavljeni brod utvrdivši da tražbina nije privilegirana, jer se u ovom slučaju treba primijeniti kanadsko, a ne američko pravo. Sud smatra da je kanadsko pravo u najbližoj vezi s konkretnim pravnim odnosom, budući da je taj odnos reguliran ugovorom o opskrbi broda, a opskrba je izvršena u kanadskoj luci. Tražbina bi bila privilegirana da je opskrba izvršena u američkoj, a ne u kanadskoj luci.¹⁰

Primjer za primjenu prikladnog prava postoji i u slučaju grčkog broda panamskog vlasnika. Brod je bio opterećen *mortgageom* upisanom u upisniku brodova u Grčkoj. Brod je na svom putovanju bio prisiljen izvršiti određene popravke u SAD-u gdje su mu te usluge popravka i pružene. Nakon što je popravljen, otplovio je bez da je podmirio troškove pružene usluge popravka. Na traženje vjerovnika brod je zaustavljen u Kanadi radi sudske prodaje u ovršnom postupku. Međutim, u postupku se postavilo pitanje privilegiranosti tražbine američkog brodograditelja. Taj vjerovnik je smatrao da ima prvenstvo u namirenju iz iznosa dobivenog ovršnom prodajom broda pred vjerovnikom *mortgagea*. Vrhovni sud Kanade je odlučio da se primijeni američko pravo kao mjerodavno radi procjene postojanja privilegija za tražbine brodograditelja. Sud smatra da je američko pravo prikladno u ovom slučaju, odnosno u najbližoj vezi s pravnim odnosom iz kojega je nastala tražbina (ugovor o popravku broda). U američkom pravu tražbine brodograditelja su privilegirane pa je sud utvrdio da je tražbina brodograditelja privilegirana i kao takva ima prvenstvo u namirenju pred vjerovnikom *mortgagea*, jer se sud u slučaju redosljeda namirenja odlučio za primjenu kanadskog prava (*lex fori*). Da je sud odlučio i na pitanje postojanja privilegija primijeniti pravo suda, tražbina ne bi bila privilegirana,

⁹ Predmet "The Halcyon Isle" (Bankers Trust International Limited v. Todd Shipyards Corporation 1981) A.C. 221.

¹⁰ Predmet "Ocean Ship Supply" v. "The Leah", br. 729 F. 2 d 971, 1984. AMC 2089 (4 Cir. 1984).

jer kanadsko pravo tražbinu brodograditelja ne smatra privilegiranom, već samo kao procesno pravo "*statutory right in rem*". U tom slučaju tražbina brodograditelja bi se namirivala iza *mortgagea*.¹¹

5. MEĐUNARODNA UNIFIKACIJA NEKIH PITANJA OVRŠNE PRODAJE BRODA

Postojeća problematika koja se odnosi na neujednačenost kriterija klasifikacije tražbina i različita gledišta na sudsku prodaju broda među državama *common law* i kontinentalnog prava uzrok su zastoja u nesmetanom odvijanju pomorskog prometa. Dodatni problem predstavlja i različito shvaćanje sudske procedure.¹² Iz tih razloga već dugo traju pripreme u kreiranju međunarodnog unifikacijskog instrumenta koji će barem djelomično regulirati dio problematike koja prati ovrhu na brodu. Radna grupa Međunarodnog pomorskog odbora - CMI (Comité Maritime International) izradila je drugi privremeni nacrt unifikacijskog dokumenta pod nazivom "*Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships*" (Priznanje stranih sudskih prodaja brodova) koji je predložen na konferenciji u organizaciji CMI.¹³ Osim nacrta unifikacijskog dokumenta, na konferenciji su predloženi komentari i konstruktivni prijedlozi odredbi tog dokumenta od strane većeg broja država. Raspravi je prethodilo kratkotrajno izlaganje o karakteristikama sudske prodaje brodova u državama *common law* jurisdikcije i kontinentalnog prava.¹⁴ Posebno je naglašeno da intencija dokumenta nije stvaranje nekih novih samostalnih pravila glede založnih prava

¹¹ Predmet "*The Ioannis Daskalelis*" iz 1972. br.(1974) S.C.R. 1248, (1974) *1Lloyd's Law Reports*, 174,1973 AMC 176 (Supr. Ct. Of Can.).

¹² U kontinentalnom pravnom sustavu, koji se temelji na kodificiranom građanskom pravu, sudovi imaju obvezu da prilikom donošenja presude strogo tumače i primjenjuju zakonske odredbe. Primjeri iz sudske prakse za sud su samo savjetodavnog a ne obvezujućeg karaktera. Reprezentativne države kontinentalnog pravnog sustava su Njemačka, Francuska i Španjolska. U *common law* sustavu (zajedničko pravo), koji se temelji na običajnom pravu, suci su se dužni prilikom donošenja presude pridržavati sudskih mišljenja iz prethodnih sličnih slučajeva-presedana. Zakonske odredbe više služe sudovima kao vodič kroz postupak nego kao odredbe koje se obvezno primjenjuju. To znači da su neke propise stvorili sami suci i tako se popunjavaju zakonske praznine. Dakle, s vremenom se zakonske odredbe mogu mijenjati pod utjecajem prošlih pojedinačnih sudskih odluka. Sudske odluke tako postaju "vladavina prava" za sve buduće slične slučajeve. U postupku odvijanja predložavaju slučaj, a sudac donosi presudu po slobodnom uvjerenju na temelju relevantnih argumenata. Ova praksa utječe na brže i fleksibilnije suđenje za razliku od inertnog provođenja zakona u kontinentalnom pravu. Budući da je pravni sustav *common law* razvijen u Engleskoj, primjeri država koji su pod njegovim utjecajem su obično bivše engleske kolonije kao što su Australija, Sjedinjene Američke Države, Kanada i Indija.

¹³ Mjesto održavanja konferencije je bio grad Peking u Kini od 14.-19. listopada 2012.

¹⁴ Kao primjer kontinentalnog prava predložen je postupak sudske prodaje brodova u Njemačkoj. Kao primjer *common law*-a predložen je postupak sudske prodaje brodova u Engleskoj, te postupak sudske prodaje brodova u državama koje su pod utjecajem engleskog prava. To su države Azija-Pacifik *common law* jurisdikcije, kao Singapur, Hong Kong, Malezija, Brunei, Indija, Australija i Novi Zeland.

koja bi bila u suprotnosti s odredbama nacionalnih zakona. Svi pomorski privilegiji (*maritime liens*), mortgages, hipoteke i ostali registrirani tereti na brodu koji se spominju u dokumentu bit će priznati po mjerodavnom pravu, u suglasju s odredbama međunarodnog privatnog prava, države u kojoj je brod prodan putem sudske prodaje.

Drugi privremeni nacrt dokumenta, koji se odnosi na priznanje stranih sudskih prodaja brodova i neka vezana pitanja, sastoji se od devet članaka. U njima odredbe utvrđuju redom:

- Članak 1. – Definitions (definicije- termini koji se spominju u odredbama dokumenta),
- Članak 2. – Scope of Application (područje primjene),
- Članak 3. – Notice of Judicial Sale (oglas o sudskoj prodaji),
- Članak 4. – Effect of Judicial Sale (učinak sudske prodaje),
- Članak 5. – Issuance of a Certificate of Judicial Sale (izdavanje potvrde o provedenoj sudskoj prodaji),
- Članak 6. – Deregistration and Registration of the Ship (ispis i upis broda u registru),
- Članak 7. – Recognition of Judicial Sale (priznanje sudske prodaje),
- Članak 8. – Circumstances in which Recognition may be Refused (okolnosti pod kojima priznanje može biti odbijeno),
- Članak 9. – Restricted Recognition (ograničeno priznanje).

Međutim, s obzirom na poznate razlike među pravnim sustavima *common law* i kontinentalnog prava, određene države su uputile prijedloge za nadopunu ili promjenu nekih predloženih odredbi kako bi one bile u suglasju sa njihovim nacionalnim zakonodavstvom. Među tim državama istakla se i Hrvatska sa svojim prijedlozima. Prijedlozi su se odnosili na obične gramatičke promjene, ali i na promjene odredbi koje bi dovele do potpuno novog značenja.

Članak 1. Definitions (Definicije)

Određuje osnovne pojmove koji se spominju u dokumentu. U stavku 1. termin "Certificate" (isprava) je original ili važeća kopija. U st. 2. "Charge" (teret) označava sve registrirane terete iste prirode kao *mortgage* ili hipoteka s učinkom na brodu i kao takvi priznati po mjerodavnom pravu, u suglasnosti s odredbama međunarodnog privatnog prava države u kojoj je brod prodan putem sudske prodaje. U st. 3. "Court" (sud) je svako nadležno sudsko tijelo po pravu države u kojoj se sudska prodaja održava. U st. 4. "Day" (dan) je bilo koji kalendarski dan. U st. 5. "Deficiency Amount" (nedostatan iznos) predstavlja iznos koji dužnik duguje vjerovniku kao razliku između vrijednosti vjerovnikove tražbine i stvarnog iznosa koji je on dobio

nakon sudske prodaje. U st. 6. "Interested person" (zainteresirana osoba) je vlasnik broda i ovlaštenici mortgagea, hipoteke i pomorskog privilegija koji opterećuju brod prije sudske prodaje. U st. 7. "Judicial sale" (sudska prodaja) or "sale" (prodaja) znači svaku prodaju broda izvršenu pod kontrolom suda putem javne dražbe, ili prodaju u privatnoj inicijativi, odnosno na bilo koji drugi primjeren način određen po pravu države u kojoj se odvija prodaja. U st. 8. "Maritime lien" (pomorski privilegij) je svaka privilegirana tražbina na brodu priznata po mjerodavnom pravu, u suglasnosti s odredbama međunarodnog privatnog prava, države u kojoj je brod prodan. U st. 9. "Mortgage" (mortgage) ili "Hypothèque" (hipoteka) znači tražbine koje prate brod, priznate po mjerodavnom pravu, u suglasnosti s odredbama međunarodnog privatnog prava) države u kojoj je brod prodan. U st. 10. "Shipowner" (brodovlasnik) je svaka osoba upisana u upisnik brodova kao vlasnik broda. U st. 11. "Person" (osoba) predstavlja bilo kojeg pojedinca ili udruženje ili javno ili privatno tijelo, uključujući državu ili neko državno tijelo. U st. 12. "Purchaser" (kupac) je bilo koja osoba koja je kupnjom broda, putem sudske prodaje, stekla vlasništvo na tom brodu. U st. 13. "Ship" (brod) je svaki onaj brod koji je sposoban biti objekt sudske prodaje. U st. 14. "State" (država) je svaka država članica Ujedinjenih Naroda. U st. 15. "State of registration" (država registracije) predstavlja državu u kojoj je brod stalno upisan u upisnik brodova u vrijeme sudske prodaje. U st. 16. "Subsequent purchaser" (kasniji kupac) predstavlja osobu koja je kupila brod od kupca, odnosno osobe koja je stekla vlasništvo na brodu sudskom prodajom i tako postala vlasnikom.

Podneseni su i neki relevantniji prijedlozi za nadopune odredbi u članku 1.

Stavak 2. "Charge"

Velika Britanija daje prijedlog za promjenu u st. 2. "Charge" pa predlaže da termin "Charge" znači svaki *mortgage*, hipoteku ili teret koji prate brod i priznati su po pravu države u kojoj je legalno vlasništvo broda registrirano, ili, ako brod nije registriran, po pravu države u kojoj je matična luka broda.

Stavak 7. "Judicial Sale of Ship"

Njemačka ima prigovor na naslov jer iz njega proizlazi da se radi samo o sudskoj prodaji broda, a po njemačkom pravu predviđena je i izvansudska prodaja broda kao opcija prodaje. Velika Britanija predlaže da se u stavak treba nadodati odredba po kojoj bi sudska prodaja trebala osigurati legalan prijelaz vlasništva na brodu slobodnom od svih *mortgagea*, hipoteka, pomorskih i drugih privilegija, te drugih tražbina i dugova bilo koje vrste.

Stavak 8. "Maritime Lien"

Kina predlaže, a s obzirom na različito shvaćanje prirode založnih prava među državama, da u ovom stavku mora biti jasno istaknuta razlika između privilegija i

mortgagea kako ne bi došlo do potencijalnog konflikta u tumačenju odredbi stavka 9. U tom pravcu ide i prijedlog Dominikanske Republike da stavak treba nadopuniti odredbom u kojoj će biti jasno naglašeno da je pomorski privilegij tražbina s povlaštenim utjecajem, odnosno da ima prvenstvo u namirenju pred drugim tražbinama.

Stavak 9. "Mortgage"

Velika Britanija navodi da su po engleskom pravu registrirani i neregistrirani mortgagei i tereti priznati, pa zato predlaže da bi priznanje *mortgagea* trebalo biti određeno po pravu države u kojoj je brod registriran, ili, ako nije registriran, po pravu države matične luke broda.

Stavak 15. "State of Registration"

Velika Britanija predlaže da se u definiciji predvidi i matična luka broda za slučaj broda koji nije upisan u upisnik brodova.

Članak 2. Scope of Application (Područje primjene)

Određuje da će se dokument primijeniti na priznanje sudske prodaje koja se odvija na teritoriju bilo koje države.

Zajedničko je mišljenje koje se odnosi na ovaj članak da područje primjene dokumenta trebaju biti države ugovornice, ali i da pojedine države svojim nacionalnim zakonodavstvom mogu predvidjeti da se priznanje sudske prodaje broda u državi članici i državi nečlanici odvija na temelju reciprociteta. Hrvatska naglašava u svom prijedlogu da bi dokument svojim odredbama trebao jasno utvrditi razliku između sudskih prodaja izvršenih u državama članicama i državama nečlanicama. Dokument se treba pobrinuti za uspostavu dvostrukog režima priznanja, čime bi se sudske prodaje izvršene u državama članicama automatski priznale, dok bi se sudske prodaje izvršene u državama nečlanicama priznale u slučaju ispunjenja određenih uvjeta.

Članak 3. Notice of Judicial Sale (Obavijest o sudskoj prodaji)

St. 1. sadrži uobičajene odredbe koje su zajedničke svim pravnim sustavima. Radi se o slanju obavijesti registriranom vlasniku broda, svim registriranim nositeljima mortgagea, hipoteka ili tereta, svim nositeljima pomorskih privilegija o kojima sud ima saznanja, te upisniku brodova u državi registracije. Sukladno st. 2. obavijest mora biti poslana, prema propisanim uvjetima, najmanje 30 dana prije dražbe i sadržavati osnovne podatke o zainteresiranim stranama, brodu, te vremenu i mjestu održavanja dražbe.

Norveška daje zanimljiv prijedlog koji bi mogao biti putokaz i nacionalnim zakonodavstvima. Naime, Norveška predlaže da se u odredbe unese obveza vlasnika

broda da informira sve nositelje privilegija, registriranih i neregistriranih, kako bi se izbjeglo da se prodaja odvija bez obavijesti svih nositelja pomorskih privilegija.

Članak 4. Effect of Judicial Sale (Učinak sudske prodaje)

Ovaj članak se odnosi na brod koji se nalazi na području jurisdikcije države u kojoj je prodaja izvršena i navodi da prodaja mora biti vođena po pravu države u kojoj je prodaja izvršena i u skladu s odredbama ovog dokumenta. Sva prava i interesi koji su postojali na brodu prije prodaje, kao i svi tereti bilo koje vrste vezani za brod, osim onih koje preuzima kupac, bit će ugašeni, a vlasništvo na brodu bit će preneseno kupcu u skladu s odredbama mjerodavnog prava. Usprkos odredbama ovog članka, sudska prodaja neće ugasiti obvezu dužnika prema vjerovniku za nedostatan iznos iz čl. 1. st. 5. ovog dokumenta.

Velika Britanija navodi da različite države imaju veoma različite metode prodaje, pa bi tu činjenicu trebalo uvrstiti u odredbe s navođenjem specifičnih metoda prodaje.

Članak 5. Issuance of a Certificate of Judicial Sale (Izdavanje potvrde o sudskoj prodaji)

Članak određuje da će nakon izvršene sudske prodaje nadležan sud ili sudski službenik izdati potvrdu o prodaji broda, slobodnog od svih tereta koji su se vezali za brod prije prodaje, i prijenosu vlasništva na brodu kupcu.

Hrvatska daje prijedlog da odredbe ovoga članka moraju obvezno sadržavati odrednicu po kojoj takva potvrda ne može biti izdana dok ne prođe rok za podnošenje žalbe na postupak prodaje, od strane sudionika prodaje, u državi u kojoj je prodaja izvršena.

Članak 6. Deregistration and Registration of the Ship (Ispis i upis broda)

Stavci 1.- 3. određuju uvjete i postupak ispisa broda iz registra u kojem je brod bio upisan prije sudske prodaje i upisa u novi registar. Posebno je u st. 4. naglašeno da u slučaju kada je prije brisanja registriranih tereta na brodu i upisa broda u ime kupca ili izdavanja isprave o ispisu, registar primio prigovor podnesen od zainteresirane osobe, potkrijepljen valjanim dokazom o pokretanju postupka osporavanja prodaje pred nadležnim sudom države u kojoj je prodaja izvršena, postupak upisivanja broda u korist kupca bit će odgođen do konačne sudske odluke povodom osporavanja, ili ako prigovor bude povučen.

Kina smatra da prijašnji vlasnik mora biti u obvezi pokrenuti postupak za ispisivanje broda pa predlaže nadopunu odredbi. Ako prijašnji vlasnik ne pokrene taj postupak u razumnom roku, kupac može registrirati brod na temelju potvrde o izvršenoj sudskoj prodaji, ako su zadovoljeni uvjeti o izdavanju te potvrde iz članka 5.

Članak 7. Recognition of Judicial Sale (Priznanje sudske prodaje)

St. 1. određuje da će sud svake države stranke, u odnosu na kupca ili kasnijeg kupca, priznati sudsku prodaju izvršenu u svakoj drugoj državi na temelju potvrde o prodaji izdane u skladu s čl. 5. U st. 2. je određeno da brod prodan putem sudske prodaje ne može biti zaustavljen za tražbinu nastalu prije te prodaje. Prema st. 3. ovoga članka, ako je brod prodan putem sudske prodaje u državi stranci, osporavanje sudske prodaje se može pokrenuti samo pred nadležnim sudom države stranke u kojoj je prodaja izvršena. Prema st. 4. i 5. sud će odbaciti osporavanje zainteresirane osobe, osim ako ona podnese sudu dokaz o postojanju okolnosti navedene u čl. 8. ovoga dokumenta. Samo zainteresirana osoba, kako je imenovana u dokumentu, može pokrenuti postupak osporavanja prodaje.

Članak 8. Circumstances in which Recognition may be Refused (Okolnosti pod kojima priznanje može biti odbijeno)

St. 1. određuje slučajeve pod kojima sudska prodaja može biti odbijena od strane suda države stranke, na traženje zainteresirane osobe, ali samo kada ta osoba podnese sudu valjani dokaz. Zainteresirana osoba može podnijeti dokaz u roku od jedne godine od određenog datuma sudske prodaje zapsanog u ispravi. Takvi dokazi su:

- da brod u vrijeme prodaje nije bio fizički prisutan na području države u kojoj se nalazi sud ovlašten za izdavanje potvrde o prodaji,
- da je postupak osporavanja sudske prodaje još u tijeku,
- da isprava o prodaji broda izdana kupcu ili kasnijem kupcu nije autentična.

Prema st. 2. ovoga članka priznanje sudske prodaje može također biti odbijeno od strane nadležnog suda države stranke u kojoj je priznanje zatraženo, ukoliko sud utvrdi da bi takvo priznanje bilo protivno javnom poretku države stranke.

Zajedničko je mišljenje većine država da bi odredbe st. 1. trebalo preispitati kako ne bi postojao konflikt s odredbama nacionalnih zakonodavstava država članica, a isto tako trebalo bi odredbama nadopuniti ovaj članak kojima bi se postigla primjerenija zaštita kupca.

Članak 9. Restricted Recognition (Ograničeno priznanje)

Određuje da svaka država prilikom ratificiranja ili pristupanja ovom dokumentu može izjaviti da će se dokument primijeniti samo za priznanje sudske prodaje izvršene na području države članice i ako brod vije zastavu države članice. Također može izjaviti da će se dokument primijeniti i na sudsku prodaju izvršenu na teritoriju države nečlanice na temelju reciprociteta.

6. SPECIFIČNOSTI OVRŠNE PRODAJE POMORSKOG BRODA NEKIH PRAVNIH SUSTAVA U ODNOSU NA ODREDBE POMORSKOG ZAKONIKA REPUBLIKE HRVATSKE

U pravnim odnosima zainteresiranih strana, sudionika pomorskog prometa, odredbe nekih država koje utvrđuju ovrhu na brodu nude zanimljiva rješenja. Specifična rješenja glede ovršne prodaje broda koja vrijedi analizirati nude kinesko, talijansko i njemačko pravo. Posebno su zanimljive one odredbe koje odudaraju od rješenja našeg Pomorskog zakonika.

Prema članku 654. st. 1. talijanskog Plovidbenog zakonika sud imenuje stručnog procjenitelja koji mora u roku od trideset dana od dana imenovanja podnijeti izvješće sudu o utvrđenoj vrijednosti broda.¹⁵ Rok od trideset dana ne bi trebao bitno odudarati od rokova u kojima se u postupku ovrhe prema našem Pomorskom zakoniku utvrđuje vrijednost broda, jer sud pristupa utvrđivanju vrijednosti broda nakon što rješenje o ovrši postane pravomoćno, a u određenim slučajevima i prije pravomoćnosti rješenja o ovrši, ako to zatraži vjerovnik (ovrhovoditelj) i u tu svrhu položi primjereno osiguranje.¹⁶ Stručnog procjenitelja (vještaka) ili više njih, ako je potrebno, imenuje i hrvatski sud. Nakon što primi njihovo izvješće, odnosno saslušaj njihovo mišljenje, donosi odluku o utvrđenoj vrijednosti broda po slobodnom uvjerenju bez obveze da prihvati mišljenje vještaka. Iz odredbi čl. 655. talijanskog Plovidbenog zakonika, u kojem se određuje da će sud nakon pet dana od dostave procjeniteljeva izvješća donijeti odluku o zakazivanju ročišta radi određivanja osnovne prodajne cijene i datuma usmene javne dražbe, dade se zaključiti da je sud vezan procjeniteljevim izvješćem, te da ne donosi odluku o vrijednosti broda po slobodnom uvjerenju. U ovom slučaju čini se da je rješenje našeg PZ-a potpunije, jer eventualno više angažiranih vještaka sa svojim mišljenjem, a na koncu i ovršni sud koji donosi konačnu odluku o vrijednosti broda po slobodnom uvjerenju, utvrdit će vrijednost koja odgovara ili je barem blizu stvarne tržišne vrijednosti broda.¹⁷ Umjesto ročišta radi određivanja osnovne prodajne cijene naš je PZ odredio najnižu prihvatljivu ponudu u zaključku o prodaji.¹⁸

Po pitanju dražbenog ročišta za prisilnu prodaju broda, talijanski Plovidbeni zakonik u čl. 661. nudi specifična i kvalitetna rješenja kojima se maksimalno štite prava vjerovnika i dužnika (ovršenika). Naime, ako se brod ne proda na prvom ročištu za dražbu, sud će organizirati nova ročišta na kojima će vrijednost broda biti

¹⁵ Talijanski Plovidbeni zakonik (Codice della navigazione) je trenutno na snazi s posljednjom novellom od 23. rujna 2013.

¹⁶ Pomorski zakonik Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu PZ), Narodne novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 u članku 867. određuje postupak i način utvrđivanja vrijednosti broda.

¹⁷ Čl. 868. st. 3. i 4. PZ-a.

¹⁸ Čl. 872. točka 6. PZ-a.

smanjivana svaki put bar za dvadeset posto. Ako se brod do tada ne proda, a cijena se spusti na četrdeset posto od utvrđene vrijednosti broda, sud će na traženje ovrhovoditelja (vjerovnika), nakon saslušanja vjerovnika i dužnika, odobriti izvansudsku (privatnu) prodaju broda.¹⁹ Hipotekarni vjerovnik s ovršnom ispravom nema ovlast na izvansudsku prodaju broda već može pokrenuti isključivo prisilnu prodaju, ali, ako se cijena broda, nakon bezuspješno održanih ročišta, spusti na četrdeset posto vrijednosti, vjerovnik ima ovlast na izvansudsku prodaju.

Takvo rješenje talijanskog Plovidbenog zakonika zaslužuje pohvalu. Naime, kada se cijena spusti na četrdeset posto utvrđene vrijednosti malo je vjerojatno da će se svi založni vjerovnici namiriti, a onda i ovršenik ostaje bez eventualnog iznosa koji bi preostao namirenjem tražbina. Iz tih razloga sud dozvoljava privatnu prodaju broda koja je manje formalna, a vjerovnik koji prodaje brod može doći u doticaj s mnogo većim brojem eventualnih kupaca nego što bi bilo sudionika na javnoj dražbi. Više ponuđača ponudilo bi i veću cijenu pa je gotovo sigurno da bi svi založni vjerovnici bili namireni, a postojala bi šansa da se i ovršenik okoristi ostatkom iznosa nakon namirenja.

Odredbe našeg Pomorskog zakonika kojima se uređuje postupak prodaje ne štite toliko kvalitetno sudionike postupka koliko odredbe talijanskog Plovidbenog zakonika. Ako prvo ročište za dražbu to i čini, pogotovo ako je najniža prihvatljiva ponuda veća od polovice utvrđene vrijednosti ili čak u visini vrijednosti broda, drugo ročište za dražbu, koje se održava zato što na prvom nije postignuta cijena iznad jedne polovice utvrđene vrijednosti, to ne čini. Ako se na drugom ročištu za dražbu postigla cijena koja se približila donjoj granici ispod koje se brod ne smije prodati, a to je jedna trećina utvrđene vrijednosti, potpuno je jasno da su male šanse svim vjerovnicima na naplatu tražbine.²⁰ Ipak, da bi stavio zainteresirane strane u povoljniji položaj zakonodavac ostavlja mogućnost strankama, založnim vjerovnicima i nositeljima osobnih služnosti da, ako se o tome sporazume najkasnije do prodaje broda na javnoj dražbi, prodaju brod neposrednom pogodbom.²¹ Time oni računaju da

¹⁹ Za razliku od sudske prodaje broda, koja je strogo oficijelni način namirenja tražbine i nužno uključuje aktivnost suda, izvansudska prodaja je neformalan postupak prepušten inicijativi stranaka, a koju u pravilu provodi vjerovnik. Izvansudska prodaja broda je brža i jeftinija, ne uključuje aktivnost suda i može se obaviti dok brod plovi (nije potrebno da bude u luci za vrijeme prodaje). Tako nema sudskih troškova i troškova čuvanja broda u luci koji se kod sudske prodaje namiruju prije tražbina svih vjerovnika, a koji mogu biti visoki.

²⁰ Podrobnije o ročištu za javnu dražbu vidi članak 876. st. 1. i 2. PZ-a. Vjerovnici se namiruju prema redu prvenstva navedenom u članku 912. PZ-a. Oni sa slabijim redom prvenstva teško bi imali šansu da se namire iz prodajne cijene broda koja se približava jednoj trećini utvrđene vrijednosti.

²¹ Prodaja broda neposrednom pogodbom utvrđena je čl. 870. st. 2. PZ-a. Takva prodaja je specifičan institut jer zadržava karakteristike sudskog ovršnog postupka s jedne strane, a s druge strane pronalaženje kupca te ostale stvari vezane uz ovakvu prodaju prepuštene su inicijativi zainteresiranih osoba. Intencija ovog postupka je brže i učinkovitije namirenje ovrhovoditeljeve novčane tražbine. Organizacija prodaje neposrednom pogodbom može se povjeriti osobi ovlaštenoj za promet brodovima, sudskom izvršitelju, javnom bilježniku ili se prodaja može provesti na neki drugi način.

će se na takav način postići mnogo veća cijena nego što bi bila postignuta na dražbenom ročištu, pogotovo što uvijek postoji mogućnost da niti ne bude postignuta najniža prihvatljiva ponuda.

Odredbe talijanskog Plovidbenog zakonika koje reguliraju ovršnu prodaju broda predstavljaju kvalitetan putokaz drugim sustavima pomorskog ovršnog prava.²²

Kineski Pomorski Postupovni zakon pored uobičajenih rješenja sadrži i neke svoje specifičnosti koje ga čine zanimljivim.²³ Člancima 30. i 31. utvrđuje se postupak podnošenja prijedloga za ovrhu. Nakon što primi zahtjev za prodaju broda, pomorski sud će razmotriti razloge zbog kojih podnositelj prijedloga traži prodaju, a zatim odlučiti o prihvaćanju ili odbijanju zahtjeva za prodaju. Stranka koja je nezadovoljna odlukom suda može podnijeti zahtjev za preispitivanje odluke u roku od pet dana. Nakon što je podnio zahtjev za prodaju broda, podnositelj može od nje i odustati, ali sud zadržava diskreciono pravo da odluči hoće li prihvatiti ili odbiti odustajanje od prodaje. Ako sud prihvati odustajanje od prodaje, troškove koji su nastali u pripremi za prodaju broda mora podnijeti podnositelj prijedloga za prodaju.

Prema odredbama čl. 32. pomorski sud će oglas o prodaji objaviti u novinama ili drugim specijaliziranim medijima, a u slučaju prodaje stranog broda oglas se objavljuje u novinama i drugim medijima koji se koriste za inozemnu distribuciju. Od dana objave oglasa do dana prodaje ne smije proteći manje od trideset dana. Prema čl. 33. sud će najkasnije trideset dana prije prodaje broda obavijestiti matični registar u koji je brod upisan, te poznate nositelje pomorskih privilegija, prava retencije i hipoteke. Obavijest mora sadržavati ime broda, vrijeme i mjesto održavanja javne dražbe, razloge za prisilnu prodaju kao i ostale formalnosti vezane za brod. Obavijest mora biti izdana u pisanom obliku kako bi primitak obavijesti mogao biti potvrđen.

Oglas o prodaji sadržava gotovo istovjetne podatke kao i naš Pomorski zakonik. Sve su ovo manje ili više karakteristike koje sadržavaju i ostali pomorski sustavi.

Prema odredbama čl. 34.-36. koje reguliraju dražbenu prodaju broda, pomorski sud će prije dražbe osnovati aukcijski (dražbeni) odbor koji se sastoji od 4 ili 5 osoba. U njega su uključeni službenik pomorskog suda, voditelj aukcije, brodski procjenitelj, a po potrebi i druge osobe. Aukcijski odbor je u svom radu direktno odgovoran sudu i pod njegovim je nadzorom. Zadatak odbora je ocjenjivanje vrijednosti broda prije dražbe, organizacija razgledavanja i inspekcije broda zainteresiranim osobama (ponuditeljima), te pružanje relevantnih podataka i dokumenata koji se odnose na brod. Na ročištu za dražbu potencijalni kupci (ponuditelji) moraju prije početka dražbe priložiti odboru identifikacijske dokumente, a pravni zastupnici punomoći

²² Talijanski Plovidbeni zakonik regulira ovršni postupak na brodu u glavi V člancima 643.- 686.

²³ Kineski Pomorski Postupovni zakon (The Maritime Procedure Law of the People's Republic of China) usvojen je na 13. sastanku Stalnog odbora devetog kongresa Narodne Republike Kine 25. prosinca 1999., a stupio je na snagu 1. srpnja 2000.

za zastupanje. Dokumenti se prinose sudu u trenutku prijave za dražbu zajedno s plaćanjem određenog iznosa depozita. Aukcijski odbor, odnosno njegov predstavnik, rukovodi dražbenim ročištem. Članak 37. utvrđuje status kupca koji je dao najbolju ponudu. Nakon što potpiše potrebne dokumente po zahtjevu odbora, odmah će platiti najmanje dvadeset posto od kupoprodajne cijene, a ostatak mora biti plaćen u roku od sedam dana nakon datuma kupnje. Aukcijski odbor može postići i drugačiji dogovor s kupcem. Prema odredbama čl. 38. kada kupac isplati kupovnu cijenu u cijelosti, vlasnik broda je dužan u određenom roku predati brod kupcu. Predaju broda organizira i nadzire aukcijski odbor i u tu svrhu vrši potpisivanje potrebnih dokumenata radi isporuke odnosno primitka broda. Prema čl. 39. nakon što je brod predan od strane vlasnika kupcu, pomorski sud će objaviti u novinama i drugim specijaliziranim medijima prodaju broda na dražbi i isporuku kupcu. Prema čl. 40. poslije predaje broda, na temelju aukcijske potvrde i drugih relevantnih dokumenata, kupac je ovlašten zatražiti formalan upis prava vlasništva na brodu u upisniku u kojem je brod upisan, a prethodni vlasnik je dužan zatražiti brisanje svoga prava vlasništva iz upisnika.

U odredbama koje se odnose na prisilnu prodaju broda nije navedeno postupanje pomorskog suda u slučaju da kupac koji je dao najbolju ponudu ne izvrši svoje obveze. Možda se u odredbi da ostatak iznosa mora biti plaćen u roku od sedam dana, osim ako se aukcijski odbor drugačije dogovorio s kupcem, krije diskreciono pravo suda da kupcu ostavi dodatni rok u kojem će platiti zaostatak kupovnine. Po našem PZ-u ako kupac ne plati kupovninu u određenom roku sud će prodaju proglasiti nevažećom i odrediti ponovnu prodaju, ako to zatraže stranke i založni vjerovnici. Ukoliko oni to ne zatraže u određenom roku, sud će obustaviti ovrhu.²⁴ Analogno tome dalo bi se zaključiti da će kineski pomorski sud odrediti održavanje novog ročišta sve dok se brod ne proda, naravno ukoliko kupac ne izvrši svoje obveze, jer cilj i svrha same dražbe je prodaja broda i namirenje vjerovnika.

Kineski Pomorski Postupovni zakon sadrži i neke svoje specifičnosti koje je teško naći u drugim međunarodnim zakonodavnim pomorskim aktima, pa tako i u našem PZ-u. Takve su odredbe u članku 41. koje određuju da će se održati nova prodaja, ili barem novo ročište za dražbu, ako je prodaja ništavna zbog zlonamjernog postupanja ponuditelja. Tu bi moglo biti uključeno i neplaćanje kupovnine sa svrhom da se odugovlačenjem postupka spriječi namirenje vjerovnika. Posebno su zanimljive predviđene sankcije u postupku prodaje broda. One su uperene prema ponuditeljima uslijed njihovog nezakonitog postupanja ili sporazuma s ciljem sprečavanja održavanja dražbe ili namirenja vjerovnika. Ponuditelji koji sudjeluju u zlonamjernom sporazumu odgovaraju za troškove i dužni su nadoknaditi svaki gubitak nastao njihovim raspoložbama. Ta odredba nije jasno utvrđena pa nije poznato

²⁴ Ponovnu prodaju utvrđuje članak 902. st. 1.-5. PZ-a.

kakav bi to mogao biti nezakonit i zlonamjeran sporazum ili postupanje ponuditelja. Pomorski sud može izreći takvim ponuditeljima novčanu kaznu u iznosu ne manjem od deset posto, ali ne većem od trideset posto od najviše ponude na dražbi. Članak 42. toga zakona ostavlja mogućnost upotrebe, ako je to potrebno, i drugih odredbi koje se mogu primijeniti na dražbenu prodaju broda.²⁵

Njemačko pravo, kao tipični predstavnik kontinentalnog prava, u pogledu ovršne prodaje broda sadrži neka jedinstvena rješenja. Sudska prodaja broda, utvrđena odredbama Ovršnog zakona (ZVG), slijedi istu zakonsku proceduru koja se provodi i u slučaju prisilne prodaje nekretnine.²⁶ Odredbe koje se odnose na nadležnost suda iz čl. 163. st. 1. ZVG i na donošenje rješenja o ovrsi na brodu od strane suda sadržane u čl. 165. st. 15. ne odudaraju od uobičajenih. Dostavljanje rješenja o ovrsi zainteresiranim osobama, kao i zapovjedniku broda pod određenim uvjetima, predviđa naš PZ odredbama utvrđenim u čl. 856. st. 1. i st. 3.²⁷ I neke odredbe njemačkih zakona predviđaju mogućnost dostave rješenja o ovrsi zapovjedniku broda.²⁸ Prema odredbama čl. 619. Trgovačkog zakona-HGB (Commercial Code), ako prihvati dostavljanje rješenja o ovrsi, kapetan broda postaje sudionik postupka prodaje. Vjerovnik tada ima pravo slobodnog izbora, te može zahtijevati ispunjenje tražbine i od zapovjednika broda. U tom slučaju zapovjednik broda postaje optuženi u postupku, pa bi odluka suda protiv zapovjednika također bila važeća i protiv vlasnika broda. Takvo specifično rješenje, koje naš PZ ne poznaje, predstavlja najviši stupanj zaštite vjerovnikove tražbine. Po pitanju zaustavljanja broda, kao mjere osiguranja, iz čl. 165. ZVG valja naglasiti kao specifičnost da je zaustavljanje broda moguće za sve vrste novčanih tražbina, a ne samo pomorskih tražbina. Brod se zaustavlja na temelju sudskog naloga sa svrhom zaštite vjerovnika odnosno njegove tražbine. U praksi se takav nalog teško postiže, a razlog su uvjeti koji po njemačkom pravu moraju biti zadovoljeni.²⁹ PZ također u čl. 860. st. 1. i čl. 951. određuje situaciju u kojoj sud do-

²⁵ Kineski Pomorski Postupovni zakon regulira ovršnu prodaju broda u glavi III dio 2. člancima 21.-43.

²⁶ Njemački Ovršni zakon-ZVG (Enforcement Act), u daljnjem tekstu ZVG, je trenutno na snazi s posljednjom novelom od 7. studenog 2011. Odredbama članaka 162.-171. utvrđena je ovršna prodaja broda.

²⁷ Prema st. 3. toga članka, ako je boravište ovršenika nepoznato, ili ako se ovršenik nalazi u inozemstvu, sud će rješenje o ovrsi dostaviti zapovjedniku broda. Ako je zapovjednik napustio brod, sud će za privremenog zastupnika ovršenika postaviti drugu odgovarajuću osobu.

²⁸ Takva mogućnost je bazirana na odredbama čl. 527. Trgovačkog zakona-HGB (Commercial Code) koji je na snazi od 1. siječnja 2007. i odredbama čl. 170. i čl. 171. Građanskog Postupovnog zakona-ZPO (Civil Procedure Code) koji je na snazi posljednjom novelom od 31. kolovoza 2013.

²⁹ U novom njemačkom Pomorskom zakonu (German Maritime Code) koji je na snazi od 25. travnja 2013. zaustavljanje broda je pojednostavljeno. Po prijašnjim odredbama Ovršnog zakona sudu je trebalo dostaviti valjanu osnovu za zaustavljanje (npr. nemogućnost namirenja tražbine na području druge jurisdikcije, ako se provodi hitan postupak), kao i dokaz o postojanju pomorske tražbine. Po novim odredbama Pomorskog zakona dobivanje sudskog naloga za zaustavljanje broda uvjetovano je jedino podnošenjem dokaza o postojanju pomorske tražbine.

nosi odluku o poduzimanju privremene mjere zaustavljanja broda.³⁰ Ostale radnje u postupku, kao oglas o sudskoj prodaji (čl. 9. i čl. 41. ZVG), dosuda broda kupcu koji je dao najbolju ponudu (čl. 81. ZVG), prelazak prava i obveza na kupca temeljem rješenja o dosudi (čl. 90. ZVG) i namirenje vjerovnika (čl. 104 ff. ZVG) ne odudaraju bitno od odredbi PZ-a.³¹

7. ZAKLJUČAK

Po svim sustavima pomorskog prava privilegiji se smatraju tražbinama koje su zbog svoje važnosti posebno izdvojene, pa kao takve imaju prvenstvo u namirenju pred svim drugim tražbinama, uključujući i hipotekarne. Prema tome, nema drugog razloga koji bi mogao opravdati činjenicu da ne postoji međunarodni konsenzus oko definiranja i klasifikacije pomorskih privilegija osim da se radi o svojevrsnom egoizmu pojedinih država. Najveće pomorske sile svijeta žele nametnuti svoja rješenja ostalima, pa takvo stanje dovodi do konfuzije u pravnim odnosima međunarodnog pomorskog prometa. Različito shvaćanje prirode materijalnog i postupovnog pomorskog ovršnog prava *common law* sustava i kontinentalnog sustava izvor su dodatnih problema. Iz tih razloga javlja se potreba za međunarodnim unifikacijskim dokumentom koji bi odredbama regulirao cjelokupnu materiju iz područja ovrhe na pomorskom brodu i tako osigurao nesmetano odvijanje pomorskog prometa. Prvi korak u tom smjeru je pokrenuta inicijativa Međunarodnog pomorskog odbora-CMI kako bi se barem djelomično popravilo stanje, pa se trenutno vode konzultacije među državama o drugom prijedlogu privremenog nacrtu, kreiranog od strane radne grupe CMI-a, o međunarodnom priznanju stranih sudskih prodaja brodova.³² Vjerojatnost je da će CMI nastaviti svoju aktivnost i u bliskoj budućnosti ponuditi prijedlog novog dokumenta koji bi odredbama regulirao cjelokupno područje materijalnog i postupovnog pomorskog ovršnog prava. Na taj način otvara se put prema jedinstvenom unifikacijskom dokumentu u vidu konvencije. Specifična rješenja talijanskog i kineskog prava, prvenstveno ona koja se odnose na dražbeno ročište i sankcije uperene protiv nezakonitog postupanja u tijeku ovrhe, putokaz su u nadopuni nekih rješenja koja prate ovrhu na brodu po našem Pomorskom zakonu.

³⁰ Prema odredbama, sud će kad donese, odnosno kad primi rješenje o ovrši bez odgode odrediti zaustavljanje broda i u tu svrhu pozvati teritorijalno nadležnu lučku kapetaniju da brodu oduzme upisni list, odnosno brodsku svjedodžbu, te popis posade i isprave o sposobnosti broda za plovidbu.

³¹ PZ regulira cjelokupnu ovršnu proceduru na brodu člancima 853.-928.

³² Sljedeća konferencija CMI planirana je za drugu polovicu 2014. gdje se očekuje rasprava o konačnoj verziji dokumenta, koji bi trebao biti spreman za usvajanje, nakon što se u dokument uvrste prijedlozi koje su države davale na odredbe drugog privremenog nacrtu dokumenta.

LITERATURA

Knjige:

1. GRABOVAC IVO, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995., str. 53
2. GRABOVAC IVO, *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Književni krug, Split, 1991., str. 87.- 88.
3. MARIN JASENKO, *Privilegiji na brodu - sigurnost i neizvjesnost u isto vrijeme*, Pravni fakultet u Zagrebu, 2008., str. 394.- 403.

Članci:

1. BRSTILO JOSIP, *Pomorski privilegij*, *Pomorski zbornik* 38, 2001., str. 226.- 230. i 236.-240.
2. NIKČEVIĆ GRDINIĆ JELENA, *Pomorska hipoteka (mortgage) u engleskom i američkom pravu*, *Naše more* 56 (1-2) god. 2009., str. 58. i 62.
3. STANKOVIĆ GORDAN, BOLANČA DRAGAN, *Neki problemi u vezi ovršne prodaje broda*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu*, br. 39, Split, 2001., str. 77.

Propisi:

1. Pomorski zakonik RH, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13
2. Talijanski Plovidbeni zakonik (Codice della navigazione)
3. Kineski Pomorski postupovni zakon (The Maritime Procedure Law of the People's Republic of China)
4. Njemački Ovršni zakon (ZVG)
5. Njemački Trgovački zakon (HGB)
6. Njemački Građanski Postupovni zakon (ZPO)
7. Međunarodni ugovori
8. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1926. (International convention for the unification of certain rules of law relating to maritime liens and mortgages, 1926)
9. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1967. (International convention for the unification of certain rules of law relating to maritime liens and mortgages, 1967)
10. Međunarodna konvencija o pomorskom privilegijima i hipotekama, 1993. (International convention on maritime liens and mortgages, 1993)

Summary:

**COMPARATIVE ANALYSIS REGULATING SOME QUESTIONS REGARDING
THE ENFORCEMENT SALE OF MARITIME SHIP**

Today's maritime transport is characterized by a strong international element. Therefore, the court must determine the applicable law that is followed through enforcement on the maritime ship. Civil and common law have different interpretations of the legal nature of liens and court proceedings. This is especially true in the case of naval honours and privileges of their order of priority in the settlement, which also affects the status of other creditors, as it is settled before all other claims. In the world today, there is no global unified document that would regulate this matter. Not even the three international conventions that have dealt with the issues of liens so far, have achieved any greater success. This situation of unequal claims classification criteria creates legal uncertainty among stakeholders, especially among creditors. These facts are supported by numerous examples in international jurisprudence of enforcement courts in cases of settlement claims of creditors by forced sale of maritime ships. This situation points to the reasons for strengthening the tendency to harmonize the enforcement of international law as a reflection of efforts to eliminate the differences in the legislations of some countries. In that direction, the CMI (Comité Maritime International) was launched in order to create a unified document, which should regulate the recognition of foreign judicial sales of ships and certain related issues. The provisions of some states that establish an enforceable sale of a ship offered interesting solutions worth analysing. Some of those provisions provide fertile ground for a high-quality supplement of provisions in the Maritime Code of the Republic of Croatia. Particularly interesting are those that regulate the auction sale of the ship and sanctions for malicious and illegal actions during execution.

Keywords: *enforcement sale of a ship; international conventions; privileged claim; applicable law; unification document*

