

# MEĐUNARODNA KONVENCIJA O POMORSKIM PRIVILEGIJIMA I HIPOTEKAMA IZ 1993. GODINE

Mr.sc. Gordan Stanković,  
asistent Pravnog fakulteta  
u Rijeci

UDK 341.018:347.798  
Izvorni znanstveni rad  
Primljeno: studenoga, 1995.

*Predmet ovog članka je treći unifikacijski projekt na polju pomorskih privilegija i hipoteka. U njemu autor pokušava na cjelovit način obraditi razloge za donošenje Konvencije, rad na njezinoj pripremi, njezina osnovna obilježja te glavninu odredaba. S time u svezi ukazuje se na pravne i gospodarske razloge koji su početkom osamdesetih godina ovog stoljeća stvorili potrebu za skorom unifikacijom građe pomorskih privilegija i hipoteka. Prati se rad CMI-a kao i zajedničke aktivnosti IMO-a i UNCTAD-a na donošenju Konvencije. U glavnom dijelu rada pruža se detaljan prikaz i komentar bitnih odredaba Konvencije, uz iznošenje razloga koji su uvjetovali pojedina rješenja, te usporedbu s rješenjima Konvencije za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1967. kao i CMI-eva Lisabonskog nacрта za reviziju te konvencije, izrađenog 1985. godine. Na kraju se nudi sažetak prednosti i nedostataka ove konvencije, te pokušavaju ocijeniti izgledi za njezino međunarodno prihvaćanje.*

## I. UVOD

### POTREBA UNIFIKACIJE NA POLJU POMORSKIH PRIVILEGIJA I HIPOTEKA

#### 1. Općenito

Okolnosti koje nameću potrebu unifikacije pomorskog prava padaju na tlo pomorskih privilegija i hipoteka s osobitom težinom. Pravni sustavi u svijetu bitno se razlikuju ne samo u brojnim pojedinačnim rješenjima, već i u samim osnovnim postavkama ovih dvaju instituta. Problem sukoba zakona na polju privilegija i hipoteka je višedimenzionalan. Riječima profesora Assera:

"Glede jednog te istog broda privilegirani i hipotekarni vjerovnici mogu biti različitih državljanstava, dok hipoteke i privilegiji mogu nastati u posve različitim zemljama, te, u slučaju privilegija, i na otvorenom moru. Prije, ili nakon, zasnivanja nekolicine privilegija sam brod može promijeniti državnu pripadnost; slično tome, hipoteka može biti upisana i prije i nakon što je brod promijenio državnu pripadnost. Konačno, često se događa da se brod zaustavi i proda na području države koja ni s jednim od gore spomenutih elemenata nije ni u kakvoj svezi...".<sup>1</sup>

Što se tiče pomorskih privilegija, sve ovo otvara brojna pitanja u praksi, koja se kreću od priznanja privilegiranog statusa inozemnim privilegijama u državi suda, pa do određivanja redoslijeda namirenja privilegija različitih provenijencija.

Nužnost otklanjanja pravne nesigurnosti s jednakom se, ako ne i većom snagom, osjeća i kod hipoteka. Uz brojne probleme vezane uz sam institut (npr. inkopatibilnost hipoteke i mortgage-a, prijenos upisanog prava povodom promjene državne pripadnosti broda, učinak sudske prodaje broda na upisana prava itd.), osobito zabrinjavaju oni koji se tiču redoslijeda namirenja hipoteka u odnosu prema pomorskim privilegijama. S obzirom na inherentno "suparništvo" između ova dva instituta, te podređen položaj koji u tom odnosu tradicionalno pripada hipotekama, unifikacija bi trebala ne samo otkloniti neizvjesnost glede broja privilegija koji u namirenju prednjače pred hipotekom, već i povesti računa o smanjenju tog broja, a u cilju bolje pravne zaštite hipotekarnih vjerovnika. Povijest unifikacije na polju pomorskih privilegija i hipoteka snažno je obilježena upravo takvim nastojanjem, usmjerenim na promicanje i zaštitu dugoročnih pomorskih kredita.

Naposljetku, za građu pomorskih privilegija i hipoteka od izuzetne je važnosti unificirati uvjete i učinke prinudne prodaje broda. Što se učinaka tiče, u većini nacionalnih zakonodavstava vrijedi načelo da prinudna prodaja broda od strane suda ili drugog ovlaštenog tijela oslobađa taj brod svih privilegija i hipoteka. Taj je učinak, međutim, nužno priznati i na međunarodnoj razini i to iz dva razloga. Prvo, ako je prinudna prodaja broda izvršena izvan države čiju zastavu brod vije, učinak takve prodaje treba priznati u državi upisa kako bi se u njezinom upisniku moglo nesmetano izvršiti brisanje utrnulih stvarnih tereta, te provesti upis novog vlasnika odnosno brisanje broda iz tog upisnika. Drugo, učinak prinudne prodaje nužno je priznati i u svim ostalim državama kako bi njihovi sudovi, uvažavajući valjani naslov vlasnika koji je brod stekao sudskom prodajom slobodan od svih tereta, odbijali svaki pokušaj zapljene i prodaje broda u cilju osnaženja nekog prava koje je postojalo prije prodaje. S druge strane, zbog opisanih učinaka prinudne prodaje potrebno je zaštititi i interese

---

1 V. Asser J., Preliminary Report and Questionnaire, CMI, XXVII Conference, New York, 1965, Report and Amendments, Delegates, Minutes, Draft Convention, 1965, str. 75-86.

privilegiranih i hipotekarnih vjerovnika čija se prava takvom prodajom gase. U tom smislu bitno je postići sljedeće:

(a) da se brod proda po najvećoj mogućoj cijeni; (b) da svim vjerovnicima stvarnih prava na brodu bude pružena mogućnost sudjelovanja u postupku prodaje i raspodjele kupovnine; te (c) da kupovina bude razdijeljena prema stabilnim i predvidljivim kriterijima.

## 2. Potreba za unifikacijom u suvremenim uvjetima

Neuspjeh Konvencije iz 1967,<sup>2</sup> uz neadekvatna i preživjela rješenja Konvencije iz 1926. godine,<sup>3</sup> stvorio je na polju međunarodnog uređenja pomorskih privilegija i hipoteka zamjetnu prazninu. Ona se osobito osjetila na polju međunarodne zaštite dugoročnog pomorskog kredita. Bez šireg međunarodnog priznanja odgovarajućih jamstava na brodu, sigurnost onih koji odobravaju takve kredite bila je ugrožena šarolikošću nacionalnih rješenja. Hipoteke i morgage-i su i dalje trpjeli od velikog broja pomorskih privilegija, koje uz to, zbog različitosti nacionalnih zakona, i nije bilo moguće predvidjeti u svakom konkretnom slučaju. Sve je ovo početkom osamdesetih godina ovoga stoljeća potencirano povećanjem broja neurednih otplata dugoročnih pomorskih zajmova, uslijed čega su vjerovnici morali, usprkos neizvjesnom uspjehu, češće posezati za mehanizmima osnaženja stvarnopravnih jamstava. Ne čudi stoga konstatacija iz tog vremena da bi hipotekarni vjerovnici morali čim rjeđe pribjegavati naplati svojih tražbina prinudnom prodajom broda.<sup>4</sup> Opisano je stanje uvjetovalo restriktivniju politiku banaka i drugih financijskih ustanova spram odobravanja dugoročnih kredita u pomorstvu, kao i trend k vezivanju tih kredita uz sve rigoroznije uvjete.<sup>5</sup> To se pak osobito snažno osjetilo na položaj zemalja u razvoju. Nabavka brodova od strane njihovih brodara beziznimno se vrši na kredit, a oni su taj kredit, osobito uz postrožene uvjete, rijetko u mogućnosti uredno otplatiti. Nadalje, u očima svjetskih financijskih institucija ove zemlje uživaju vrlo malo povjerenja i zbog svojih nedostatnih ili nerazrađenih pravnih sustava u kojima je uspjeh bilo kakve prinudne naplate posve

---

2 Ova konvencija, čiji je puni naziv Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1967. donesena je 27. svibnja 1967. u Bruxellesu i nikada nije stupila na snagu. Prihvatilo ju je naime samo pet država, od toga Danska, Norveška i Švedska ratifikacijom, a Maroko i Sirija pristupanjem; v. Status of the ratifications of and accessions to the Brussels international maritime law conventions, CMI Yearbook, 1994, str. 350.

3 Prva Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama donesena je 11. travnja 1926. godine u Bruxellesu, a stupila je na snagu 02. lipnja 1931. godine. Za analizu njezinih nedostataka v. npr. Pallua E., Perčić N., Revizija Bruxelleske konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama od 1926, Naša zakonitost, 6, 1966, str. 474-475.

4 V. [1], para. 23.

5 Tako Mintas-Hodak Lj., Uloga ugovornog založnog prava na brodu u financiranju nabavke brodova, Pomorski zbornik, 28, 1990, str. 423.

neizvjestan.<sup>6</sup> Uz opisane okolnosti, zemlje u razvoju osuđene su trpjeti nemogućnost pronalaženja zainteresiranog financijera za nabavku brodova.

Iznesene okolnosti stvorile su potrebu da se, petnaestak godina po donošenju Konvencije iz 1967, ponovno pristupi radu na unifikaciji građe pomorskih privilegija i hipoteka. Ta je unifikacija, kao i u prethodna dva slučaja, morala imati za cilj promicanje interesa vjerovnika dugoročnih pomorskih kredita, i to kroz međunarodno uvažavanje i zaštitu hipoteka odnosno mortgage-a na brodu, te unificiranje režima onih instrumenata koji ugrožavaju sigurnost hipoteka, a to su pomorski privilegiji.

## II. RAD NA PRIPREMI

Na izradi novog međunarodnog režima stvarnopravnih jamstava na brodu ovaj put su se angažirala čak tri međunarodna tijela: CMI, UNCTAD, te IMO. Rad UNCTAD-a i IMO-a tekao je uglavnom zajednički. Analiza tih aktivnosti u nastavku će se usredotočiti najprije na prikaz djelovanja CMI-a, a potom na rad UNCTAD-a i IMO-a.

### 1. Djelatnosti u okrilju CMI-a

Još 1982. godine CMI je odlučio da će pristupiti reviziji postojećih međunarodnih režima pomorskih privilegija i hipoteka. Poticaj za takvu odluku CMI je našao u okolnosti da postojeće dvije konvencije, svaka iz svog razloga, ne ispunjavaju cilj međunarodne unifikacije (Konvencija iz 1926. nije postigla zadovoljavajući broj ratifikacija, a Konvencija iz 1967. uopće nije stupila na snagu), te da će poredbeni prikaz prava na ovom polju u svakom slučaju biti od velikog praktičnog interesa.<sup>7</sup> Po mišljenju CMI-a, djelatnost je valjalo proširiti i na problematiku zaustavljanja brodova kako bi se utvrdilo da li će revizija Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama zahtijevati i odgovarajuće izmjene Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. godine.<sup>8</sup> Na Skupštini CMI-a održanoj u lipnju 1983. godine u Veneciji, u tom su cilju osnovana dva međunarodna pododбора: jedan za privilegije i hipoteke, a drugi za zaustavljanje brodova.<sup>9</sup>

---

6 6. V. [2], para. 38. Istraživanjem među gospodarstvenicima, provedenim pod okriljem UNCTAD-a, utvrđeno je stajalište svjetskih financijskih institucija da se zemlje koje žele pozajmljivati novac na međunarodnom financijskom tržištu moraju odlikovati podobnim zakonodavstvom, odredbama o arbitraži, valjanim upisnikom brodova, kao i odgovarajućim službama nadzora; v. Doc. TD/B/C.4/179, para. 18(b).

7 V. "Maritime Liens and Mortgages - Towards Greater Uniformity", CMI Newsletter, December 1982.

8 V. Maritime Liens and Mortgages, Report of the Working Group, CMI Doc. MLM 1926/1967-27 / IV-1983.

9 Za predsjednika prvog pododбора imenovan je Prof. Francesco Berlingieri, a za predsjednika drugog - Prof. Allan Philip; v. [4], para. 1.

Djelatnosti Međunarodnog pododbora za pomorske privilegije i hipoteke započele su istraživanjem razloga zašto Konvencija iz 1926. nije postigla zadovoljavajući broj ratifikacija, te zašto Konvencija iz 1967. nikada i nije stupila na snagu. U tu svrhu pripremljen je upitnik koji je razaslan nacionalnim udruženjima za pomorsko pravo.<sup>10</sup> Iz prispjelih odgovora dalo se zaključiti da Konvenciju iz 1926. države nečlanice smatraju nezadovoljavajućom, a države članice zastarjelom. S druge strane, Konvenciju iz 1967. godine velika je većina ocijenila zadovoljavajućom, dakako uz određene izmjene.<sup>11</sup>

U skladu s iznesenim raspoloženjem nacionalnih udruženja pododbor je, na svojoj prvoj sjednici održanoj u Londonu rujna 1983. godine, odlučio da će kao osnov za svoj budući rad uzeti Konvenciju iz 1967, te detaljno istražiti koje je izmjene potrebno učiniti u njezinu tekstu.<sup>12</sup> Pododbor je održao ukupno četiri sjednice na kojima su detaljno razmotrena brojna pitanja substancijalne i tehničke naravi.<sup>13</sup> Na posljednjoj sjednici sačinjen je prednacrt revizije Konvencije iz 1967, koji je upućen na razmatranje Konferenciji CMI-a. Temeljem spomenutog prednacrta, na tridesettrećoj Konferenciji CMI-a, održanoj u Lisabonu svibnja 1985, nakon intenzivne rasprave i uz određene izmjene prihvaćen je Nacrt revizije Konvencije iz 1967. godine (u daljnjem tekstu: Lisabonski nacrt).<sup>14</sup> Na rješenja Lisabonskog nacrtu u ovom se radu upozorava prigodom razmatranja odredaba Konvencije iz 1993, no samo ukoliko se ta rješenja razlikuju od ovih potonjih.

## 2. Djelatnosti u okrilju UNCTAD-a i IMO-a

Na poticaj zemalja u razvoju u okrilju UNCTAD-a već se duže vremena odvijaju aktivnosti čiji je cilj omogućiti tim zemljama aktivnije sudjelovanje u svjetskom pomorskom gospodarstvu. U tom se smislu još od sedamdesetih

---

10 Tekst upitnika v. u CMI Doc. MLM 1926/1967-1 / VIII-1982.

11 Opširnije u [5], Annex I, Analysis of the Replies to the Questionnaire, te Annex II, Replies to Questionnaire.

12 Za tijek sjednice v. CMI Doc. MLM 1926/1967-32 / X-1983.

13 Za sadržaj drugog upitnika koji je pripremljen i odaslan nakon prve sjednice v. CMI Doc. MLM 1926/1967-33 / X-1983. Za prispjele odgovore v. CMI Doc. MLM 1926/1967-43 / II-1984. Tekst izvještaja s druge sjednice v. u: Maritime Liens and Mortgages, Third Report by the Chairman of the International Sub-Committee, CMI Doc. MLM 1926/1967-44bis / III-1984. Za prikaz rasprave na trećoj sjednici, v. CMI Doc. MLM 1926/1967-63 / X-1984. Podrobnije o tijeku četvrte sjednice i svim raspravljenim pitanjima v. CMI Doc. MLM 1926/1967-65 / II-1985.

14 Za tijek Konferencije v. CMI, XXXVII International Conference, Lisbon, 1985, Volume II, str. 90-114. Za tekst Nacrta v. ibid, str. 28-42, te u hrvatskom prijevodu UPPPK, 105/106, 1985, str. 53-66 (prijevod Prof. V. Filipovića). Opširnije o rješenjima Lisabonskog nacrtu Filipović V, Lisabonski nacrt revizije Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama od 1967, UPPPK, 105/106, 1985, str. 42-52.

godina ovoga stoljeća, osobito unutar Radne skupine za međunarodno pomorsko zakonodavstvo, vrše brojne i raznovrsne studije koje obuhvaćaju i problematiku financiranja gradnje odnosno kupnje brodova. U tu svrhu osnovana je i Skupina stručnjaka za poboljšanje metoda financiranja nabavke brodova od strane zemalja u razvoju.<sup>15</sup> Na svojoj devetoj sjednici, u rujnu 1980. godine, UNCTAD-ov Odbor za pomorstvo je odlučio u program Radne skupine za međunarodno pomorsko zakonodavstvo uvrstiti i građu pomorskih privilegija i hipoteka.<sup>16</sup> To on konačno i čini rezolucijom broj 49 (X), kojom ujedno poziva Radnu skupinu da ovoj temi dodijeli najviši prioritet.<sup>17</sup> U sklopu opisane inicijative, Tajništvo UNCTAD-a izrađuje studiju pod nazivom "Prethodna analiza mogućih reformi u postojećem međunarodnom režimu pomorskih privilegija i hipoteka", koja bi trebala olakšati aktivnost Radne skupine.<sup>18</sup>

Kroz to vrijeme, određene aktivnosti na polju međunarodnog financiranja nabavke brodova odvijaju se i u okrilju IMO-a. Temeljem rezolucije A.405(X) donesene na desetoj sjednici Skupštine IMO-a, na programu rada Pravnog odbora te organizacije nalazi se revizija Konvencija iz 1926, te 1967. godine, te izrada nove konvencije u okrilju IMO-a.<sup>19</sup>

S obzirom na zajedništvo interesa i aktivnosti dviju organizacija na ovome polju, a kako bi se izbjeglo dupliciranje posla, u ožujku 1983. njihovi glavni tajnici sporazumjeli su se o postupcima međusobnog izvještavanja i suradnje.<sup>20</sup> Taj je sporazum uskoro poprimio i konkretniji sadržaj. U studenome 1984. godine tajnici dviju organizacija sklopili su naime dodatak navedenom sporazumu.<sup>21</sup> Tim je dokumentom izvršeno razgraničenje područja istraživanja između dviju organizacija. Pritom je usvojen stav da bi istraživanja vezana uz financiranja nabavke brodova, a osobito hipoteku (odnosno mortgage) bilo najpogodnije vršiti u okrilju UNCTAD-a, dok bi problematiku pomorskih privilegija, budući da su oni prvenstveno vezani uz sigurno i

15 Skupina je osnovana temeljem Rezolucije broj 28 (VIII) Odbora za pomorstvo, a svoju prvu sjednicu održala je u proljeće 1978. u Ženevi; v. UNCTAD Doc. TD/B/C.4/ISL/48, para. 20-21.

16 Doc. TD/B/C.4/216, para. 324.

17 Za tekst rezolucije v. Doc. TD/B/C.4/254, Annex I. Utjecaj na takvu odluku imala je i studija pod naslovom "Međunarodno pomorsko zakonodavstvo: budući rad" (Doc. TD/B/C.4/244), koju je u međuvremenu izadilo Tajništvo UNCTAD-a, a koja, između ostaloga, analizira odredbe Konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1926. i 1967. godine, kao i dotadašnje aktivnosti IMO-a na tom polju.

18 Za tekst studije v. Doc. TD/B/C.4/ISL/48.

19 V. IMO Doc. LEG/MLM/3, str. 1.

20 V. [1], paras. 17-19.

21 Za tekst "Dodatka Sporazumu između Glavnih tajnika UNCTAD-a i IMO-a" v. Doc. TD/B/C.4/286, Addendum III.

djelotvorno iskorištavanje brodova, trebao istraživati IMO.<sup>22</sup> Štoviše, ubrzo je postalo jasno da bi dvije organizacije trebale ne samo surađivati, već sve svoje aktivnosti poduzimati zajednički.<sup>23</sup> U tu svrhu, UNCTAD-ov Odbor za trgovinu i razvoj i Savjet IMO-a odlučili su oformiti Zajedničku međuvladinu skupinu stručnjaka za pomorske privilegije i hipoteke, te srodne predmete.<sup>24</sup> Zadatak Zajedničke skupine bio je razmotriti sljedeće: (a) reviziju postojećih konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama, kao i s njima povezanih mehanizama osnaženja, kao što je zaustavljanje broda; (b) pripremu odgovarajućih model-zakona ili smjernica; te (c) mogućnost uspostavljanja međunarodnog upisnika pomorskih privilegija i hipoteka. Odlučeno je da će kao podloga za rad Zajedničke skupine poslužiti Konvencija iz 1967, kao i CMI-ev Lisabonski nacrt iz 1985. godine.

Zajednička je skupina održala ukupno šest sjednica u razdoblju od prosinca 1986. do rujna 1989. godine.<sup>25</sup> Na kraju šeste sjednice ona je usvojila Završni izvještaj kao i završni nacrt članaka za konvenciju o pomorskim privilegijima i hipotekama.<sup>26</sup> Ovi su dokumenti poslužili kao

---

22 Konkretnije, istraživanja u otkrili UNCTAD-a trebale bi uključivati sljedeće teme: (a) ulogu hipoteka (mortgage-a) u razmatranju mogućih aktivnosti koje bi trebale omogućiti zemljama u razvoju lakši dostup izvorima sredstava za nabavu brodova; (b) u kojem se opsegu hipoteka (odnosno mortgage) trenutno koristi u financiranju nabavke brodova; (c) moguća alternativna sredstva jamstva kod financiranja nabavke brodova; (d) prednosti i nedostaci hipoteke (odnosno mortgage-a) u usporedbi s alternativnim sredstvima jamstva; (e) materijalno i postupovno pravo koje se odnosi na stvaranje i primjenu hipoteka (odnosno mortgage-a); (f) kako postojeće pravne režime učiniti osjetljivijima na posebne okolnosti u kojima se nalaze zemlje u razvoju; (g) trgovačkim implikacijama upisa odnosno brisanja hipoteke (odnosno mortgage-a) za nacionalne upisnike brodova.

S druge strane, IMO bi, unutar svojih nadležnosti, osobitu pažnju trebao posvetiti sljedećemu: (a) utjecaj pomorskih privilegija na sigurnu i učinkovitu uporabu brodova; (b) poželjnost održavanja postojećih privilegija, te razmatranje mogućnosti proširenja ili pak sužavanja njihova kruga; (c) redosljed prvenstva pomorskih privilegija međusobno; te (d) tehničke implikacije upisa odnosno brisanja hipoteka (odnosno mortgage-a) za nacionalne upisnike brodova.

23 Takav stav izražen je u izvještaju UNCTAD-ova Tajništva pod naslovom "Analiza napretka u ostvarenju mogućih reformi postojećeg međunarodnog režima pomorskih privilegija i hipoteka, te moguće metode pristupa budućem radu", Doc. TD/B/C.4/ISL/52 iz kolovoza 1985.

24 V. Doc. TD/B/C.4/AC.8/2, para. 10, te JIGE/1/3, paras. 9-12. Za tekst Rezolucije v. Doc. TD/B/C.4/295, Annex I.

25 Za izvještaj s prve sjednice v. Doc. TD/B/C.4/AC.8/4, osobito Annex I. Za izvještaj s druge sjednice, v. JIGE (II)/3, a osobito Annex. Podrobnije o tijeku treće sjednice v. JIGE (III)/3, te Mintas-Hodak Lj., III. zasjedanje Međuvladine zajedničke UNCTAD/IMO radne grupe o pomorskim privilegijima i hipotekama i drugim s time vezanim temama, Ženeva, 30. XI - 11. XII 1987, UPPPK, 30 (1-2), 1988, str. 155-165. Podrobnije o tijeku četvrte sjednice v. JIGE (IV)/5, te Mintas-Hodak Lj., Izvještaj sa IV. zasjedanja Zajedničke IMO/UNCTAD međuvladine radne grupe stručnjaka o pomorskim privilegijima i hipotekama / mortgageima, održanog od 16. do 20. svibnja 1988. u Londonu, UPPPK, 30 (3-4), 1988, str. 415-425. Za tijek rasprave na petoj sjednici v. JIGE (V)/4 odnosno LEG/MLM/19 ili TD/B/C.4/AC.8/19. Za tijek rasprave na šestoj sjednici v. JIGE (VI)/7, osobito Annex, odnosno LEG/MLM/26 ili TD/B/C.4/AC.8/26.

26 Tekst izvještaja i nacrtu v. u JIGE (VI)/8 odnosno LEG/MLM/27 ili TD/B/C.4/AC.8/27.

osnova za rad Diplomatske konferencije o pomorskim privilegijima i hipotekama, koja je održana u Ženevi od 16. travnja do 6. svibnja 1993. godine. Rasprava na Konferenciji usredotočila se na razmatranje brojnih prijedloga i primjedbi podnesenih od strane država, vladinih i nevladinih organizacija.<sup>27</sup> Rad Konferencije općenito je protekao u duhu kompromisa, što je omogućilo da se Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. donese konsenzusom, te potaklo optimističke prognoze o njezinom međunarodnom prihvaćanju.<sup>28</sup>

### III. OSNOVNA OBILJEŽJA

Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. treći je unifikacijski pokušaj na ovome polju. Osnovni je cilj ovog projekta pridonijeti poboljšanju uvjeta pod kojima se odobravaju krediti za nabavku brodova<sup>29</sup> i to unificiranjem takvog režima stvarnopravnih jamstava na brodu koji će pružiti najbolju moguću zaštitu hipotekarnim vjerovnicima, kako od konkurencije ostalih tražbina prema brodu, tako i od postupaka koji mogu ugroziti učinkovitost upisane hipoteke (odnosno mortgage-a).

U odnosu na različite prijedloge i koncepcije istaknute tijekom pripremnog rada, valja ustvrditi da se ova Konvencija i dalje, kao i njezine prethodnice, ograničava tek na građu pomorskih privilegija i hipoteka, uz dodatak prava retencije kao "nužnog umješača". Ona ne uređuje problematiku zaustavljanja brodova ostavljajući to zasebnom unifikacijskom aktu.

Struktura Konvencije uglavnom slijedi predložak Konvencije iz 1967. godine, uz određene izmjene i dopune. Njezine su odredbe posvećene ovim glavnim pitanjima: međunarodno priznanje upisanih hipoteka i mortgage-a (članci 1-2); zaštita hipotekarnih vjerovnika u slučaju trajnog ili privremenog prijenosa broda u upisnik druge države (članci 3 i 16); prethipotekarni privilegiji, njihove osobine i redosljed namirenja (članci 4-5, te 8-10); posthipotekarni privilegiji (članak 6); pravo retencije (članak 7); postupak i učinci sudske prodaje broda (članci 11-12). Te se odredbe mogu po naravi svrstati u sljedećih nekoliko skupina:

(a) odredbe međunarodnog privatnog prava (članci 1, 2, te 16, toč. (a) i (b));

(b) odredbe materijalnog upravnog prava (članci 3 te 16, toč. (c), (d), (f) i (g));

(c) odredbe materijalnog privatnog prava (članci 4 do 10);

---

<sup>27</sup> Ti su prijedlozi i primjedbe sabrani u sljedećim dokumentima: A/CONF.162/3/Add.1, A/CONF.162/3/Add.2, A/CONF.162/3/Add.3, zatim A/CONF.162/CRP.1 do A/CONF.162/CRP.22.

<sup>28</sup> Ibid, paras. 32-33.

<sup>29</sup> V. Preambulu Konvencije.



(d) postupovne odredbe (članci 11, 12, te 16, toč. (e)).

Konvencija ima ukupno 22 članka, od kojih je prvih 16 posvećeno predmetnoj građi, dok se ostatak odnosi na stupanje na snagu, izmjene i slična pitanja. Konvencija ne sadrži rezerve.

#### IV. NAJVAŽNIJA RJEŠENJA

##### 1. Polje primjene

Odredbom članka 13, stavak 1 Konvencija uspostavlja sasvim nedvosmisleno pravilo: njezin se režim pred sudovima država članica ima primjenjivati na sve pomorske brodove, pripadali oni nekoj državi članici ili ne. Takvim rješenjem nastojalo se doprinijeti čim široj primjeni režima Konvencije. Ako se radi o brodu nečlanice, Konvencija će se na nj primijeniti samo ako je on pod sudbenošću neke države članice.<sup>30</sup> Proizlazi dakle da će svaka zemlja članica primjenjivati Konvenciju na sve pomorske brodove pod njezinom sudbenošću.<sup>31</sup> Tijekom pripremnih radova ovakvom se rješenju prigovaralo da se Konvencijom ne mogu stvarati obveze za države nečlanice. Ti prigovori međutim promašuju cilj. Odredbom o primjeni na brodove nečlanica ne stvaraju se nikakve obveze prema državama nečlanicama, već jedino obveza država članica u primjeni Konvencije. Svaka je država posve slobodna na svojem području podvrći inozemne subjekte svojoj sudbenosti. Kada neka država prihvati Konvenciju, Konvencija postaje dijelom njezinog unutrašnjeg prava, pa tako i navedena odredba o polju primjene postaje tek znak njezinog opredjeljenja da svoj režim pomorskih privilegija i hipoteka primjenjuje i na brodove država koje nisu članice Konvencije.<sup>32</sup>

Valja primijetiti da izneseno pravilo vrijedi ukoliko iz samog teksta Konvencije za određena pitanja ne proizlazi drukčije. Analizom teksta Konvencije može se utvrditi da se neka njezina rješenja odnose samo na brodove država članica. Ta se rješenja tiču: zaštite hipotekarnog vjerovnika u slučaju promjene državne pripadnosti broda<sup>33</sup>; učinka prinudne prodaje broda;<sup>34</sup> te nekih pitanja vezanih uz privremenu promjenu zastave uslijed

---

<sup>30</sup> Konvencija iz 1967. ne poznaje takav uvjet. To međutim ne mijenja bitno učinak dotične odredbe budući da se na brod države nečlanice Konvencija jedino i može primijeniti tek ako se on nalazi pod sudbenošću države članice.

<sup>31</sup> Tako Alcantara J. M., *Maritime Liens and Ship Mortgages*, The International Convention of Geneva, May 1993, u zbirci *International Conference on Maritime Law*, Shanghai, 1994, str. 22-14.

<sup>32</sup> V. Berlingieri F., *Maritime Liens and Mortgages - the Work of the Joint IMO and UNCTAD Intergovernmental Group of Experts*, *CMI News Letter*, Autumn 88, str. 8; [9], paras. 81-82; [13], para. 121.

<sup>33</sup> V. čl. 3 Konvencije.

<sup>34</sup> V. čl. 12, st. 5 Konvencije.

izdavanja broda u zakup.<sup>35</sup> Tim rješenjima se naime državi u kojoj je brod upisan nameće određeno ponašanje, a to se po prirodi stvari može činiti samo u odnosu na članice Konvencije.

Stavkom 2 istoga članka uređuje se, po uzoru na Konvenciju iz 1967, da Konvencija ne stvara niti omogućuje osnaženje ikakvih prava u odnosu na brodove čiji je vlasnik ili brodar država i koji se koriste isključivo u vladine nekomercijalne svrhe. Tijekom rada na pripremi Konvencije bilo je prijedloga da se ovi slučajevi jednostavno izuzmu od primjene Konvencije. Ti su prijedlozi međutim odbijeni iz slijedećih razloga: ako se navedeni slučajevi posve izuzmu od primjene Konvencije, na njih ne bi djelovala niti odredba o prekidu tjeka roka utruća privilegija, pa bi se moglo dogoditi da privilegij nastao prije ulaska broda pod upravu države utrne upravo dok je brod pod takvom upravom i dok ga nije moguće uhititi. Bio bi to nepravičan ishod za privilegiranog vjerovnika.<sup>36</sup>

Od početka rada na pripremi Konvencije delegacija tadašnjeg Sovjetskog Saveza uporno se zalagala da se navedenom odredbom obuhvate i brodovi u vlasništvu države koji se koriste u komercijalne svrhe, pod uvjetom da je odgovornost takvog broda glede bilo kakve tražbine nesumnjivo pokrivena od strane države.<sup>37</sup> Taj je prijedlog na sreću odbijen budući da se protiv usvojenim načelima međunarodnog prava.<sup>38</sup>

Na početku pripremnih radova bilo je prijedloga da se novim unifikacijskim aktom obuhvate i stvarna jamstva na brodovima u gradnji. Budući međutim da brod u gradnji ne mijenja mjesto ta su pitanja više lokalne no međunarodne naravi, pa se čini pogodnijim urediti ih nacionalnim zakonodavstvima. Ocijenjeno je k tome da bi objedinjavanje režima privilegija i hipoteka na brodu u plovidbi s režimom stvarnih jamstava na brodu u gradnji moglo imati štetan učinak na uspješnost unifikacije.<sup>39</sup>

## 2. Hipoteka/Mortgage

### 2.1. *Nazivlje*

Kroz cijeli tekst Konvencije dosljedno se rabi sintagma "*hipoteke odnosno mortgage-i*". To ukazuje da se ovim instrumentima u smislu konvencijskih rješenja namjenjuje podjednak status bez obzira na značajne različitosti. Riječnikom temeljnog pravila o međunarodnom priznanju ovih instrumenata, izraženog u članku 1 Konvencije, i hipoteka i mortgage morali bi se moći

35 V. čl. 16(d) Konvencije.

36 V. npr. [4], para. 38.

37 Ibid, para. 37.

38 V. npr. JIGE (V)/4, paras. 163-164.

39 V. [3], paras. 127-129.

realizirati u svakoj državi ugovornici, usprkos tome što je dotični instrument možebitno inkompatibilan pravnom sustavu suda. Izjednačavanje ovih instrumenata na razini nazivlja nažalost ne razrješava ozbiljne praktične probleme koji se, kako će se u nastavku pokazati, mogu pojaviti u svezi s ostvarenjem iznesenog ideala o međunarodnom priznanju hipoteka i mortgage-a.<sup>40</sup>

Poštujući primjer zacrtan Konvencijom iz 1967, i Konvencija iz 1993, kada spominje hipoteku odnosno mortgage, jedan od tih izraza uvijek stavlja pod znakove navoda.<sup>41</sup>

Pored navedenih dvaju izraza u tekstu Konvencije se, slijedeći primjer Konvencije iz 1926, a ispravljajući pogrešku Konvencije iz 1967, uvijek dodaje sintagma "i drugi upisivi tereti iste naravi". Cilj takva postupka je osigurati da i takvim ugovornim instrumentima stvarnopravnog jamstva na brodu koji ne nose naziv "hipoteka" ili "mortgage" samo zbog toga ne izbjegne međunarodno priznanje.<sup>42</sup>

## **2.2. Problem definicije i određivanja osnovnih obilježja**

Konvencija iz 1993, kao uostalom niti njezine prethodnice, ne pruža definiciju hipoteke i mortgage-a. To prijeti značajnim problemima u praksi. Ako se uzme u obzir da mortgage u pravilu uključuje šira vjerovnikova ovlaštenja no hipoteka, pa i deposesiju kao i privatnu prodaju broda, postavlja se pitanje mogućnosti realizacije tih ovlaštenja u državi koja poznaje tek klasičnu hipoteku. Premda je u skladu s osnovnim načelom Konvencije da se mortgage, kao i hipoteka, može realizirati u svim zemljama članicama (čim udovoljava konvencijskim uvjetima publiciteta), nije posve sigurno da li će se u kontinentalnim, hipotekarnim zemljama pružiti zaštita mortgage-u koji zahtijeva deposesiju broda (ili privatnu prodaju) ako se propisi njihovih zemalja tome protive.<sup>43</sup> Valja pritom imati na umu da se odredbom članka 2, in fine, pitanje postupka osnaženja hipoteka odnosno mortgage-a prepuštaju pravu države u kojoj se osnaženje traži. Slični problemi mogu se pojaviti i kod prijenosa broda iz upisnika jedne zemlje u upisnik druge.<sup>44</sup>

40 Opširnije u pogl. 2.2., infra.

41 Autoru je nažalost bio dostupan samo engleski tekst Konvencije, pa mu nije poznato koji je od navedenih dvaju izraza stavljen pod znakove navoda u ostalim službenim verzijama, tj. arapskoj, kineskoj, francuskoj, ruskoj te španjolskoj; v. čl. 22 Konvencije.

42 U kontekstu pripremnih radova za Konvenciju iz 1993, v. CMI MLM-1926-1967-66 / II-1985, para. 11.

43 Na to upozorava Pallua E., Pomorsko uporedno pravo, VPŠ Rijeka, Rijeka, 1975, str. 96, kao i Mintas-Hodak Lj., Jamstva pri stjecanju broda na kredit, HAZU, Zagreb, 1994, str. 55.

44 O tome podrobnije u pogl. 2.4., infra.

Tijekom rada na pripremi Konvencije bilo je istaknuto da je ove pojmove potrebno definirati, makar u osnovnim crtama, kako ne bi bilo dileme oko toga kakva se stvarna jamstva na brodu njome uređuju.<sup>45</sup> Bilo je i prijedloga da se u Konvenciji, ako ništa drugo, utvrde barem osnovne razlike između hipoteke i mortgage-a.<sup>46</sup> U tu svrhu unutar Zajedničke skupine stručnjaka sačinjena je i neformalna radna skupina.<sup>47</sup> Ona je međutim utvrdila da jednostavno nije moguće ponuditi definiciju koje bi bila prihvatljiva u svim državama.<sup>48</sup> Zanimljivo je da je upravo pred Diplomatsku konferenciju delegacija Grčke oživjela ovu raspravu time što je ponudila zajedničku općenitu definiciju pojmova "mortgage, hipoteka i upisivi tereti iste naravi".<sup>49</sup> Taj prijedlog međutim nije prihvaćen.

Ako već ne univerzalnom definicijom, ove se instrumente pokušalo odrediti i isticanjem njihovih osnovnih osobina u tekstu Konvencije. Svjestan da je iznalaženje odgovarajuće definicije vrlo teško, CMI je u Lisabonskom nacrtu riječi "upisivi tereti iste naravi" nadopunio riječima "*zasnovani na pomorskim brodovima od strane njihovih vlasnika radi osiguranja otplate novca*".<sup>50</sup> Ova je općenita formulacija vrlo slična onoj koju rabi Konvencija o priznanju prava na zrakoplovima, potpisana u Ženevi 1948. godine.<sup>51</sup> Njome se jasno ukazuje da je riječ o ugovornom, a ne zakonskom institutu, da je njegova svrha pružanje stvarnog jamstva na brodu, a njegova namjena osiguranje otplate kredita.<sup>52</sup> Na trećoj sjednici Zajedničke skupine odlučeno je međutim izbaciti riječi "*od strane njihovih vlasnika*" kako bi se Konvencijom obuhvatile i sudske, a ne samo ugovorne hipoteke (odnosno mortgage-i).<sup>53</sup> Na petoj sjednici Zajedničke skupine izbačene su i riječi "*radi osiguranja otplate novca*", ovaj put s obrazloženjem da ako se radi o teretima "iste" a ne "slične"<sup>54</sup> naravi kao i hipoteka odnosno mortgage, njima ne treba nikakva kvalifikacija.<sup>55</sup> Tako je Konvencija ipak ostala lišena bilo kakve

---

45 V. [3], para. 85.

46 V. [11], para. 3.

47 Radna je skupina oformljena na trećoj sjednici Zajedničke skupine; v. [11], Annex I, para. 3.

48 V. [16], paras. 4-5.

49 Ta definicija glasi: "Mortgage, hipoteka i upisivi tereti iste naravi podrazumijevaju pravo ((treće) osobe (koja nije vlasnik)) dragovoljno zasnovano na pomorskom brodu od strane njegova vlasnika, a kojime se osigurava naplata tražbine te treće osobe prema vlasniku broda." V. Doc. A/CONF.162/CRP.5.

50 V. uvodni dio članka 1 Lisabonskog nacрта.

51 Članak 1, stavak 1 te konvencije počinje riječima "Mortgage-i, hipoteke te slična prava na zrakoplovima ugovorno zasnovana kao jamstvo za otplatu duga...".

52 Tako i [4], para. 11.

53 V. [11], para. 4.

54 Ovaj izraz rabi se u Konvenciji iz 1926.

55 V. [15], paras. 6-7.

indikacije o naravi hipoteka odnosno mortgage-a, pa preostaje da se njezina primjena, kao uostalom i kod njezinih prethodnica, zasniva tek na predmnjevi o jedinstvenom međunarodnom shvaćanju pojmova "hipoteka" i "mortgage".<sup>56</sup>

### **2.3. Međunarodno priznanje hipoteka/mortgage-a**

Uvjeti za međunarodno priznanje hipoteka i mortgage-a propisani člankom 1 Konvencije u cijelosti slijede odnosna rješenja Konvencije iz 1967. godine. I ovdje se građa pomorskih hipoteka uređuje tek u vrlo ograničenom opsegu. Odredbom članka 1, točka (a) uspostavlja se općenito kolizijsko pravilo o priznanju hipoteka. Temeljem ove odredbe, hipoteka će se priznati u svim državama ugovornicama ako je sačinjena i upisana u upisnik brodova u državi zastave broda. Za priznanje dakle nije nužno da je država zastave broda članica Konvencije.<sup>57</sup>

Konvencija se međutim ne zadržava isključivo na uspostavljanju kolizijskog pravila, već propisuje minimalne preduvjete za međunarodno priznanje hipoteke. Onaj najosnovniji već je spomenut: mora se raditi o instrumentu valjano upisanom u upisnik brodova.<sup>58</sup> Neupisani instrumenti, premda možda valjani u zemlji kojoj pripada brod, neće se priznavati u zemljama članicama Konvencije. Ostali preduvjeti odnose se na javnost upisnika, te sadržaj upisa. Točkom (b) članka 1 propisuje se da upisnik brodova u koji je upisana hipoteka, kao i pripadajuća zbirka isprava, moraju biti svima dostupni radi uvida, te da mora postojati mogućnost ishođenja izvadaka iz upisnika, te prijepisa isprava iz zbirke. Točka (c) istoga članka propisuje minimalni sadržaj upisa. Ona zahtijeva da se iz upisa, odnosno iz priloženih isprava, daju utvrditi sljedeći podaci:

- (i) ime i adresa hipotekarnog vjerovnika, odnosno naznaka da je hipoteka zasnovana na donositelja;
- (ii) iznos osiguran hipotekom; te
- (iii) datum upisa, odnosno ostali podaci koji su, prema pravu države upisa, mjerodavni za utvrđivanje redosljeda prvenstva hipoteke u odnosu na druge istovrsne instrumente.

Propisivanje ovih preduvjeta usmjereno je na zaštitu kasnijih hipotekarnih vjerovnika omogućavanjem uvida u sve već postojeće hipotekarne terete na brodu.<sup>59</sup>

Neke detalje vezane uz razmotrene preduvjete Konvencija izrijeком

---

<sup>56</sup> V. Jackson D. C., International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, str. 13.

<sup>57</sup> Valja se prisjetiti da se, temeljem članka 13, stavak 1, Konvencija primjenjuje i na brodove država nečlanica.

<sup>58</sup> Čl. 1, toč. (a).

<sup>59</sup> Tako i Mintas-Hodak, Jamstva pri stjecanju broda na kredit, cit, str. 55.

prepušta zakonodavstvu države upisnika. To su: vrste isprava koje se moraju priložiti u zbirku isprava u cilju upisivanja hipoteke,<sup>60</sup> te okolnosti mjerodavne za utvrđivanje redoslijeda prvenstva hipoteke u odnosu na druge istovrsne instrumente.<sup>61</sup>

Točkom (b) članka 1 propisuje se kao preduvjet za međunarodno priznanje hipoteka (odnosno mortgage-a i drugih upisivih tereta) da upisnik kao i isprave čije se polaganje traži po pravu države upisa moraju biti dostupni na uvid javnosti.<sup>62</sup> Tijekom rada na pripremi Konvencije neke su delegacije smatrale da bi uvid u upisnik i pripadajuće isprave trebalo dozvoliti samo osobama koje za to imaju opravdani interes.<sup>63</sup> Ovaj se prijedlog temeljio na okolnosti da Konvencija UN o uvjetima za upis brodova iz 1986. sadrži istovrsnu odredbu.<sup>64</sup> Prevladalo je međutim stajalište onih koji su se zalagali za čim viši stupanj publiciteta obavijesti o upisanim stvarnim teretima na brodu, napominjući da upis tih tereta u smislu konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama valja razlikovati od upisa u svrhe predviđene Konvencijom UN o uvjetima za upis brodova.<sup>65</sup>

Točkom (c) članka 1 propisuje se obvezni sadržaj upisa hipoteke odnosno isprava koje valja priložiti upisniku. Podaci navedeni u toj odredbi predstavljaju tek minimum takva sadržaja; nacionalnim propisima mogu se odrediti i drugi obvezni sastojci upisa. Na ovakav zaključak upućuje izraz "barem" u tekstu navedene odredbe, kojega u Konvenciji iz 1967. nema.<sup>66</sup> Jedan od minimalnih sastojaka tiče se i iznosa duga osiguranog hipotekom. Taj je podatak bio predmetom intenzivnih rasprava tijekom priprema za donošenje Konvencije. Budući da je u znatnog broja zemalja predstavljao jedan od razloga za neprihvatanje Konvencije iz 1967, CMI je odlučio taj podatak izostaviti iz teksta Lisabonskog nacрта.<sup>67</sup> U radu Zajedničke skupine stavovi su po ovom pitanju bili vrlo podijeljeni. Delegacije zemalja common law-a protivile su se unošenju ovog podatka s obrazloženjem da bi ono onemogućilo upisivanje tzv. "open account mortgage-a" kod kojega se iznos zaduženja neprestano mijenja. Nasuprot tome, veći je broj delegacija ukazivao na probleme koji bi nastali kada takva podatka u upisniku ne bi bilo. S time u svezi upozoreno je između ostaloga da bi u slučaju zasnivanja više hipoteka na brodu svakom daljnjem hipotekarnom vjerovniku bila onemogućena procjena opterećenosti broda prethodnom hipotekom.<sup>68</sup> U tekst

---

60 V. čl. 1, toč. (b) Konvencije.

61 V. čl. 1, toč. (c) Konvencije.

62 U engleskom tekstu veli se da oni moraju biti "open to public inspection".

63 V. [11], para. 6.

64 V. članak 6 Konvencije UN o uvjetima za upis brodova iz 1986.

65 V. [13], para. 6.

66 Usp. čl. 1, toč. (c) Konvencije iz 1967.

67 Usp. čl. 1, toč. c) Lisabonskog nacрта. V. objašnjenje CMI-a u [18], para. 19.

68 Sažetak rasprave v. u [9], paras. 7-10.

Konvencije konačno je ušlo kompromisno rješenje po kojemu se iznos zaduženja smatra obveznim sastojkom upisa, ali samo *ako se to zahtijeva po pravu zemlje upisa ili ako je iznos naznačen u ispravi o hipoteci*.

#### **2.4. Zaštita hipoteke u slučaju promjene državne pripadnosti broda**

Osnovno je pravilo Konvencije da se hipoteke odnosno mortgage-i ocjenjuju prema pravu državne pripadnosti broda. Bez odgovarajuće zaštite, promjenom državne pripadnosti hipotekarni vjerovnik čija se prava temelje na upisu u originalni upisnik može, zbog neobaviještenosti ili pak uslijed nesukladnosti odnosnih hipotekarnih instrumenata, izgubiti ta svoja prava. Premda se ugovorom o hipoteci obično ugovaraju različite zabrane raspolaganja brodom, hipotekarni dužnik je u načelu slobodan prodati brod opterećen hipotekom ili promijeniti njegovu državnu pripadnost.

Konvencija je ovoj problematici posvetila odredbu članka 3 koji slijedi rješenja Konvencije iz 1967. godine, no s određenim poboljšanjima. U članku 3, stavak 1 utvrđuje se da, izuzev promjene državne pripadnosti uslijed prinudne prodaje broda, niti jedna država članica ne smije dopustiti brodovlasniku ispis broda iz njezinog upisnika ukoliko nije ispunjen jedan od sljedeća dva uvjeta:

(a) da su sve upisane hipoteke (odnosno mortgage-i ili drugi upisivi tereti) brisane ili

(b) da je za takav ispis pribavljena pismena suglasnost svih hipotekarnih vjerovnika.

Riječi "dopustiti brodovlasniku" ukazuju na to da se navedeno rješenje odnosi na *dobrovoljan ispis*, tj. slučajeve u kojima brod ispunjava uvjete za održavanje državne pripadnosti određene države, ali ga njegov vlasnik želi ispisati.<sup>69</sup> S druge strane, u nastavku citirane odredbe dotiče se pitanje *obveznog ispisa*, tj. takvih situacija u kojima brod uslijed nastupanja određenih okolnosti predviđenih zakonodavstvom države upisa (npr. uslijed prelaska u vlasništvo osobe koja nije njezin državljanin) više ne udovoljava uvjetima za državnu pripadnost određene države članice, pa ga se mora ispisati iz njezina upisnika. Ovdje se naime ispis nalaže snagom javnopravnog propisa određene države, pa ga se ne može uvjetovati pristankom ovlaštenika stvarnopravnih tereta. S obzirom da su i kod takva ispisa ugroženi interesi upisanih hipotekarnih vjerovnika, Konvencija u drugoj rečenici stavka 1 članka 3 predviđa određene zaštitne mjere.<sup>70</sup> Ona naime propisuje da u

---

69 Ova odredba naravno ne dira u pitanja koja se tiču uvjeta za obvezan upis broda u upisnik određene države, kada ispis ne bi bio dopušten iz razloga javnopravne naravi.

70 Opširnije obrazloženje v. u pijedlogu Italije, Doc. A/CONF.162/CRP.2. Zanimljivo je uočiti da se navedena odredba sve do pred Diplomatsku konferenciju odnosila samo na dobrovoljan ispis broda. Tek na prijedlog većeg broja zemalja uneseno je i rješenje koje se tiče obveznog ispisa; v. napr. Doc. A/CONF.162/CRP.5, te A/CONF.162/CRP.16.

slučaju obveznog ispisa hipotekarne vjerovnike valja obavijestiti o predstojećem ispisu kako bi oni mogli poduzeti odgovarajuće korake u cilju zaštite svojih interesa. Do ispisa ne smije doći prije isteka razumnog roka od obavijesti hipotekarnim vjerovnicima. Taj rok Konvencija prepušta nacionalnim zakonima, ali propisuje da on ne smije biti kraći od tri mjeseca.<sup>71</sup> Ispis se međutim može provesti i prije isteka takva roka ako se svi hipotekarni vjerovnici s time slože.

Stavak 2 istoga članka propisuje određene obveze državi članici u koju se brod ima upisati. Brod upisan u nekoj državi članici ne smije se upisati u drugoj državi članici ako se ne ispuni jedan od sljedeća dva uvjeta:

(a) da država originalnog upisnika izda svjedodžbu da je brod ispisan;

(b) da država originalnog upisnika izda svjedodžbu kojom se potvrđuje da će brod biti ispisan onog trenutka kada se izvrši upis u novi upisnik.

Ovakvom alternativnom stilizacijom htjelo se udovoljiti različitim uvjetima koji se u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima predviđaju za slučaj prijenosa iz inozemnog upisnika.<sup>72</sup> Također se htjelo postići i to da brod u isto vrijeme ne bude upisan u upisnicima dviju država, kao i da uslijed prijenosa, makar i na kratko vrijeme, ne ostane bez državne pripadnosti. Dok je prva navedena svrha postignuta uvjetom pod (b), ova odredba ne uklanja opasnost da brod ostane bez državne pripadnosti. Razmotrimo li naime uvjet pod (a) gore, pokazat će se da on djeluje upravo na način da se brod mora najprije ispisati iz starog upisnika da bi ga se moglo upisati u novi. Vremenski razmak između ispisa i upisa nije uklonjen nikakvim automatizmom kao u slučaju pod (b). On je dakle u slučajevima pod (a) neminovan. Njegovo trajanje vjerovatno ovisi o zakonodavstvu ili praksi u državi novoga upisnika, ali je i posve izvjesno da pruža povoda malverzacijama, što može ugroziti i interese hipotekarnih vjerovnika.<sup>73</sup>

Navedena se odredba ograničava tek na uvjete za prijenos samoga broda, a ne predviđa obvezan tj. automatski prijenos hipoteka, mortgage-a odnosno drugih upisivih tereta. Njezini tvorci očito su bili svjesni da bi zbog inkompatibilnosti ovih instituta u pojedinim nacionalnim pravima provedba takva rješenja izazvala brojne probleme.<sup>74</sup> Valja stoga ustvrditi da navedenom odredbom hipotekarnim vjerovnicima nije pružena najbolja moguća zaštita, no da se na to pristalo u cilju postizanja čim šire unifikacije.

Odredba članka 3 stavak 2 odnosi se tek na prijenos broda iz upisnika

---

71 I ovdje vidjeti što kaže Konvencija UN o uvjetima za upis brodova iz 1986.!!!

72 V. [10], para. 6.

73 Na to upozorava i CMI u [18], para. 27.

74 V. npr. [4], para. 13.



jedne zemlje članice u upisnik druge, premda se Konvencija primjenjuje na sve brodove bez obzira na državnu pripadnost. Razumljivo je da se postupak propisan ovom odredbom može nametnuti samo državi članici, ali to ne znači da se njemu može podvrgnuti jedino brod koji je upisan u drugoj državi članici. Nema nikakvih smetnji da se isti postupak primijeni i na brodove upisane u državama nečlanicama kada se oni imaju upisati u državama članicama.<sup>75</sup>

### ***2.5. Zaštita hipotekarnih vjerovnika u slučaju privremene promjene zastave***

Učestala praksa izdavanja brodova u zakup, te u većeg broja zemalja predviđena mogućnost da se brod za vrijeme trajanja zakupa upiše u njihov upisnik već temeljem prebivališta ili sjedišta zakupoprimca, stvorili su potrebu da se i u Konvenciji o pomorskim privilegijima i hipotekama progovori o takvoj privremenoj promjeni zastave. Jedan od ciljeva takva postupka je da se u navedenim uvjetima pruži odgovarajuća zaštita vjerovnicima hipoteka, mortgage-a i sličnih jamstava upisanih na brodu koji se izdaje u zakup.

Konvencija UN o uvjetima za upis brodova iz 1986. godine izričito dopušta privremeni upis broda uzetog u zakup,<sup>76</sup> ali uz određene uvjete. Među najznačajnijima je onaj iz članka 11, stavak 5, koji ide za time da se za vrijeme privremenog upisa u novi upisnik onaj u izvornom upisniku stavi izvan snage.<sup>77</sup> Ta je odredba bez sumnje usmjerena na to da se u ovakvim slučajevima čim uspješnije izbjegnu nepovoljni učinci dvostrukog upisa.

U Konvenciji o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. ovoj se problematici posvećuje zaseban članak - članak 16, koji nosi naziv "Privremena promjena zastave".<sup>78</sup> Točka (a) toga članka donosi pravilo tumačenja po kojemu se, kada je riječ o privremenom upisu broda uzetog u zakup, svako

---

<sup>75</sup> Tako i delegacija Španjolske u prijedlogu pred Diplomatsku konferenciju; Doc. A/CONF.162/CRP.6.

<sup>76</sup> V. čl. 12, st. 1 Konvencije UN o uvjetima za upis brodova.

<sup>77</sup> Riječ koja se rabi u engleskoj verziji te odredbe je "suspension". Ostali uvjeti predviđeni su člankom 12.

<sup>78</sup> Zajednička je skupina odlučila da u tekstu ove odredbe kao niti u samom njezinom naslovu neće izravno spominjati zakup broda i to stoga što pravni temelj kojime se omogućuje privremena promjena zastave ne mora u svim državama biti isti; v. Berlingieri, op. cit, str. 3. Tijekom rada na pripremi Konvencije bilo je rasprave o tome da li probleme vezane uz privremenu promjenu zastave urediti na način da se svakoj odredbi koja može biti tangirana doda poseban stavak u tom smislu ili pak da se sva rješenja u tom smislu skupe u poseban članak kako se ostatak teksta Konvencije ne bi nepotrebno opterećivao odredbama za ovaj poseban slučaj. Prevladalo je ovo drugo rješenje. S pravom se napominje da je ovu odredbu trebalo uvrstiti na sustavno prikladnije mjesto, a ne na sam kraj substancijalnih odredbi Konvencije; v. komentar CMI-a u [18], paras. 68-69.

pozivanje u tekstu Konvencije na "državu upisa" ili "državu u kojoj je brod upisan" odnosi na državu u kojoj je brod upisan prije promjene zastave.<sup>79</sup> Shodno tome, sve okolnosti koje se temeljem Konvencije procjenjuju po pravu države upisa, u slučaju privremenog upisa procjenjivat će se po pravu države izvornog upisnika. To bez sumnje vrijedi i prilikom ocjene da li, u cilju međunarodnog priznanja, upis hipoteke (odnosno mortgage-a te sličnih tereta) udovoljava zahtjevima prava države upisnika i Konvencije.<sup>80</sup> Upravo iz ovog razloga odredba točke (b) istoga članka doima se suvišnom. Ona naime propisuje da će se kod privremene promjene zastave međunarodno priznanje upisanih hipoteka, mortgage-a i sličnih tereta procjenjivati po pravu "države upisa". Isti učinak proizlazi i bez te odredbe, primjenom točke (a) na članak 1 Konvencije. Čini se međutim da je po ovom pitanju prevladalo stajalište da je uputnije da Konvencija sadrži jasnu odredbu u tom pravcu.<sup>81</sup>

Gore navedena rješenja jasno ukazuju na opredjeljenje Konvencije da privremeni upis broda uzetog u zakup neće utjecati na "državljanstvo" stvarnih prava upisanih u izvorni upisnik. Tijekom rada na pripremi Konvencije ovaj je stav međutim bio predmetom oštih nesuglasica, te je izvojevan s mukom. Pozivajući se na potrebu da se za vrijeme privremenog upisa zakupljenog broda izvorni upisnik stavi izvan snage, kritičari navedenog rješenja tvrdili su da se ono protivi odredbama Konvencije UN o uvjetima za upis brodova,<sup>82</sup> te da otvoreno vodi u stanje dvostrukog upisa.<sup>83</sup> Druge su delegacije isticale međutim da se u smislu Konvencije UN o uvjetima za upis brodova izvorni upisnik stavlja izvan snage tek glede prava na vijanje zastave, a kako bi se stvorili uvjeti da brod nesmetano vije zastavu zemlje privremenog upisnika. Izvorni upisnik ostaje aktivan glede svih ostalih aspekata upisa broda, uključujući i upisana stvarna prava na brodu. Privremeni upis zakupljenog broda dovodi dakle do svojevrsne podjele nadležnosti između izvornog i privremenog upisnika. Takvo tumačenje ove su delegacije između ostaloga temeljile na drugoj rečenici članka 11, stavak 5 Konvencije UN o uvjetima za upis brodova, gdje se za privremeni upis uvjetuje podnošenjem dokaza da je prethodni upis stavljen izvan snage

79 U tom će se smislu tumačiti i svako pozivanje na "službeno tijelo koje vodi upisnik".

80 Članak 1 Konvencije.

81 V. [16], para. 110.

82 Osobito članku 11, stavak 5.

83 Osobito je živo ovaj stav branila delegacija bivše Jugoslavije, a uz podršku Francuske, Italije, Švicarske, tadašnjeg SSSR-a i drugih; v. Mintas-Hodak Lj., III. zasjedanje Međuvladine zajedničke UNCTAD/IMO radne grupe o pomorskim privilegijima i hipotekama i drugim s time vezanim temama, Ženeva, 30. XI - 11. XII 1987, UPPPK, 30 (1-2), 1988, str. 159-160; ibid, Izvještaj sa IV. zasjedanja Zajedničke IMO/UNCTAD međuvladine radne grupe stručnjaka o pomorskim privilegijima i hipotekama / mortgageima, održanog od 16. do 20. svibnja 1988. u Londonu, UPPPK, 30 (3-4), 1988, str.424.

"glede državne pripadnosti broda..." (dakle ne i drugih aspekata). Nadalje, u istoj rečenici predviđa se i podnošenje isprava "koje naznačuju pojedinosti o upisanim teretima (u izvornom upisniku, op. a.)", iz čega proizlazi da Konvencija ne predviđa prijenos tih tereta u privremeni upisnik.<sup>84</sup> Usprkos opravdanim prigovorima kritičara, prevladao je potonji stav, što je rezultiralo unošenjem navedenog rješenja u tekst Konvencije.

Točkom (c) istoga članka propisuje se obveza države izvornog upisa da u svome upisniku uputi na državu čiju zastavu brod privremeno vije. Sukladno pozivanje zahtijeva se i od voditelja upisnika u državi privremenog upisa.<sup>85</sup> S obzirom da se privremeni upis brodova uzetih u zakup često vrši uz promjenu imena, te katkad uz upis zakupoprimga kao vlasnika, a da hipoteke i ostali slični tereti ostaju upisani u izvornom upisniku, vrlo je bitno pružiti mogućnost lakog utvrđivanja izvornog upisnika i podataka koji se u njemu kriju. Bez obostranog upućivanja jednoga na drugi upisnik mogućnost stjecanja pravog uvida u opterećenost broda upisanim teretima kao i mogućnost njihova osnaženja mogla bi biti ugrožena.<sup>86</sup>

Točkom (d) istoga članka pruža se dodatna zaštita hipotekarnim vjerovnicima. Sukladno rješenjima za slučaj promjene državne pripadnosti broda,<sup>87</sup> ovdje se propisuje da država članica može dopustiti da njezin brod privremeno vije zastavu druge zemlje samo ako je ispunjen jedan od ova dva uvjeta:

(a) da su sve upisane hipoteke (odnosno mortgage-i ili slični tereti) ispunjene;<sup>88</sup>

(b) da za to postoji pismena suglasnost svih hipotekarnih vjerovnika.

Na kraju navedenog članka napominje se da Konvencija ne nameće nikakvih obveza državama članicama da temeljem zakupa dopuste privremeni upis stranog broda u svoj upisnik ili svoga broda u upisnik strane zemlje.<sup>89</sup> Njome se samo propisuju mjere za slučaj da su takvi privremeni upisi dopušteni nacionalnim pravima pojedinih država članica.

### 3. Pomorski privilegiji

Općenito, Konvencija predviđa dva režima pomorskih privilegija. S jedne strane pojavljuju se tzv. *obvezni ili prethipotekarni privilegiji* koji uživaju

84 V. [11], para. 26.

85 Upravo kako bi se izbjegle konotacije o dvostrukom upisu, Konvencija vrlo oprezno bira nazivlje, pa za upisnik u državi izvornog upisa rabi izraz "register", a za onaj u državi čiju zastavu brod privremeno vije - "record".

86 Tako i Ćorić D., Treći pokušaj međunarodne unifikacije pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, Pomorski zbornik 31 (1993), str. 80-81.

87 Cf. čl. 3, st. 1 Konvencije.

88 Cf. čl. 3, st. 1, gdje se umjesto "ispunjene" ("satisfied") rabi izraz "brisane" ("deleted").

89 V. čl. 16, toč. (g) Konvencije.

redosljed namirenja ispred svih hipoteka. S druge su strane tzv. *permissivni ili posthipotekarni privilegiji*, koje, temeljem ovlaštenja iz Konvencije, države članice mogu uspostaviti u svojim nacionalnim pravima, te koji u namirenju kotiraju nakon svih hipoteka. Iz ove podjele valja izdvojiti jedan institut koji se ne pojavljuje u naslovu ovog unifikacijskog akta, a to je *pravo retencije*. Budući da nema osobine pomorskog privilegija, Konvencijom predviđeno pravo retencije razmotrit ćemo u zasebnom poglavlju.<sup>90</sup>

### **3.1. Obvezni (prehipotekarni) pomorski privilegiji**

#### **3.1.1. Nedostatak definicije**

U skladu s već ustaljenom praksom,<sup>91</sup> Konvencija ne pruža definiciju pomorskog privilegija. CMI se pri izradi Lisabonskog nacarta još jednom, kao i u prethodne dvije konvencije, odlučio tek za isticanje nekih osnovnih osobina instituta, ocijenivši to praktičnijim i fleksibilnijim rješenjem. Ovaj put to se osobito obrazlagalo okolnošću da bi se takva definicija morala primijeniti i na permissivne privilegije, što bi ograničilo slobodu državama članicama da samostalno uređuju te privilegije.<sup>92</sup> Premda je UNCTAD u više navrata ukazivao na nužnost definicije, rad Zajedničke skupine kretao se tragom CMI-eva opredjeljenja, pa se svodio uglavnom na razmatranje osnovnih obilježja ovog instituta, a ne na pokušaj njegovog definiranja.<sup>93</sup> Građa pomorskih privilegija time se ipak našla u boljem položaju no hipoteke i mortgage-i, jer se iz rješenja koja uređuju osnovne osobine ovih prvih ipak s priličnom sigurnošću nazire o kakvim je instrumentima riječ. Kod hipoteka i mortgage-a, striktno gledajući, to uopće nije jasno, pa Konvencija predstavlja tek pokušaj da se unificira priznanje i osnaženje neodređenog instituta čije se osobine razlikuju od države do države.

#### **3.1.2. Osnovna obilježja**

U tekstu Konvencije uređuje se nekolicina osnovnih obilježja obveznih pomorskih privilegija, koja odgovaraju klasičnom institutu pomorskog privilegija.

##### **3.1.2.1. Automatski nastanak djelovanjem prava**

Konvencija ne sadrži izričitu odredbu o tome da obvezni pomorski privilegiji nastaju automatski, *ex lege* i to u trenutku nastanka odnosne

---

90 V. pogl. 4., infra.

91 Ni konvencije iz 1926. i 1967. ne pružaju definiciju pomorskog privilegija.

92 V. [4], para. 25. Kako će se međutim kasnije pokazati, premda Konvencija ne definira ni obvezne niti permissivne privilegije, u njezin su tekst unesena osnovna obilježja permissivnih privilegija, čime se sloboda država članica opet ograničava.

93 V. [7], Annex I, paras. 10-25; [9], para. 56, [13], paras. 61-65; [15], paras. 99, 117-119; [16], paras. 58-60, 71-72.

tražbine. Stilizacija određenih mjesta u njezinu tekstu implicira međutim da i ona prihvaća to općesusvojeno načelo.<sup>94</sup> I općenita intonacija Konvencije u dijelu koji se bavi pomorskim privilegijima ukazuje da njezina rješenja počivaju upravo na takvom poimanju tog instituta.

### **3.1.2.2. "Perzistentnost"**

U članku 8 Konvencije reproducira se tradicionalno obilježje pomorskih privilegija da oni opterećuju brod bez obzira na promjenu vlasnika, države upisa ili zastave. Premda je ovo obilježje općeprihvaćeno u pomorskim zakonodavstvima svijeta, smatramo da ga je u Konvenciji korisno istaknuti i to ne samo zato što svaka konvencija mora odrediti obilježja pojmova kojima barata, već i stoga što je izvan okvira Konvencije odveć lako moguće da se uslijed promjene države upisa učinak privilegija eliminira primjenom novog mjerodavnog prava.<sup>95</sup>

### **3.1.2.3. Pomorski privilegiji i osobna odgovornost vlasnika**

Iz preambule članka 4, stavak 1 Konvencije proizlazi da nastanak pomorskih privilegija nije uvjetovan osobnom odgovornošću vlasnika broda. Tom se odredbom naime propisuje da pomorski privilegiji nastaju bez obzira da li su odnosne tražbine usmjerene protiv vlasnika, zakupnika, brodskog poduzetnika ('manager') ili broдача. Ovakva je formulacija uža no ona koju sadrži Konvencija iz 1967. Uočljivo je izuzimanje svih naručitelja u brodarskim ugovorima.<sup>96</sup> Prijedlog za takvu promjenu došao je od strane Velike Britanije i to s obrazloženjem da će se time odredbe ove konvencije uskladiti s odredbama izmijenjene Konvencije o zaustavljanju brodova glede prava na zaustavljanje broda u svezi s kojima je nastala pomorska tražbina.<sup>97</sup> Tijekom aktivnosti CMI-a koje su prethodile konferenciji u Lisabonu taj je prijedlog odbijen od strane većine i to s obrazloženjem da pomorski privilegij u ovom pogledu ne treba poistovjećivati s pravom na zaustavljanje broda.

<sup>94</sup> Tako npr. preambula članka 4, stavak 1 koja glasi: "Slijedeće tražbine osigurane su privilegijem na brodu"; članak 4, stavak 2, kao i članak 5, stavak 2 spominju "prijanjanje" (engl. "attach") pomorskog privilegija uz brod.

Članak 5, stavak 4 izravno povezuje redosljed namirenja pomorskih privilegija s nastankom odnosnih tražbina. Članak 8, stavak 2 za početak tijekom jednogodišnjeg roka trajanja privilegija uzima trenutak nastanka tražbine.

<sup>95</sup> O tome detaljnije u pogl. 2.4., supra.

<sup>96</sup> Usp. čl. 4, st. 1, rečenica druga, te čl. 7, st. 1 Konvencije iz 1967.

<sup>97</sup> CMI-ev Lisabonski nacrt izmjena Konvencije o izjednačavanju nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952, također donesen 1985. godine, predviđa naime da se, s izuzetkom slučajeva kada je povod zaustavljanja pomorski privilegij (čl. 3, st. 1, toč. (a)), hipoteka odnosno mortgage (čl. 3, st. 1, toč. (b)) ili vlasništvo odnosno posjed broda (čl. 3, st. 1, toč. (c)), brod glede kojega je nastala pomorska tražbina može zaustaviti samo ako je u vrijeme zaustavljanja još uvijek u vlasništvu ili zakupu osobe koja je prouzročila tražbinu i koja je u vrijeme nastanka tražbine bila vlasnik ili zakupnik toga broda (čl. 3, st. 1, toč. (d)). Nastanak prava na zaustavljanje dotičnog broda ograničava se dakle na odgovornost vlasnika ili zakupnika.

Ograničenje prava na zaustavljanje dotičnog broda samo na slučajeve u kojima je taj brod u vrijeme zaustavljanja u vlasništvu ili zakupu istih osobnih dužnika kao i u vrijeme nastanka tražbine ima svoj ratio u tome što se ovo pravo ne veže uz brod već uz osobnog dužnika, pa stoga ne slijedi brod pri promjeni vlasnika. Drukčije je kod pomorskih privilegija, koji predstavljaju stvarni teret na brodu i tradicionalno opterećuju brod bez obzira na osobnu odgovornost vlasnika broda, dok god je za tražbinu odgovorna osoba koja je bila u zakonitom posjedu broda.<sup>98</sup> Ovo je obrazloženje posve opravdano.

Na samoj konferenciji u Lisabonu britanski je prijedlog ipak prihvaćen, ovaj puta u svjetlu načela da u cilju poboljšanja položaja hipotekarnih vjerovnika opterećenost broda pomorskim privilegijima, pa tako i krug osoba koje mogu prouzročiti nastanak privilegija, treba svesti na najmanju moguću mjeru. U tom smislu članak 4, stavak 1 Lisabonskog nacrtu spominje samo vlasnika, zakupnika, brodskog poduzetnika i brodarka. Tako je ostalo i u konačnom tekstu Konvencije.

U svjetlu netom iznesenog načela, zadržavanje zakupnika u krugu osoba koje mogu prouzročiti nastanak pomorskog privilegija opravdava se snažnim socijalnim razlozima. Zakupnik naime u načelu upošljava posadu; tražbine posade s osnova plaća i drugih iznosa nužno je zaštititi pomorskim privilegijem; ograničenjem nastanka privilegija na odgovornost samog vlasnika ta bi zaštita bila izigrana uvijek kada posadu upošljava zakupnik. To bi vjerovatno potaklo praksu kojom bi vlasnici broda, u cilju izbjegavanja ovog privilegija, redovito izdavali brod u zakup, makar i fiktivan.<sup>99</sup> Isti razlozi najvjerojatnije se odnose i na brodskog poduzetnika.<sup>100</sup>

Odluci o isključenju naručitelja iz kruga osoba koje svojim ponašanjem mogu opteretiti brod privilegijem moramo se usprotiviti. Ako u cilju zaštite hipotekarnih vjerovnika valja smanjiti opterećenost broda pomorskim privilegijima, tada to treba činiti sužavanjem kruga privilegiranih tražbina, a ne određivanjem situacija u kojoj jedna te ista tražbina može odnosno ne može uroditi pomorskim privilegijem. To se pogotovo ne treba činiti s obzirom na krug osoba čije ponašanje uvjetuje nastanak privilegija, kada se dobro zna da su pomorski privilegiji institut *sui generis* koji se vezuje prvenstveno za određeni brod, a za odgovornu osobu tek posredno (i to samo u mjeri u kojoj je potrebno da je privilegirana tražbina skrivljena ljudskom radnjom ili propustom i to od osobe koja je bila zakonito u

---

98 V. [4], para. 25.

99 Tako CMI u [18], para. 30.

100 U krug osoba koje mogu prouzročiti pomorski privilegij upravitelj i brodarka su uključeni još tijekom rada na pripremi Konvencije iz 1967, i to prednacrtom iz 1964. godine (v. CMI, XXVII Conference, New York, 1965, str. 256). Ta je odredba i na konferenciji CMI-a u New Yorku 1965. i na Diplomatskoj konferenciji 1967. godine usvojena bez ikakve rasprave.

posjedu broda). Ima li se ovo na umu, posve je nepravilno vjerovnicima određenih tražbina uskraćivati zaštitu pomorskog privilegija samo zato što za njihove tražbine nije odgovoran vlasnik ili zakupnik, već recimo naručitelj u brodarskom ugovoru na vrijeme. Istina, u normalnim okolnostima će se spomenuto izuzimanje zakupnika u brodarskom ugovoru na vrijeme odraziti jedino na tražbine s osnova pristojbi luka, kanala i ostalih plovnih puteva, te peljarenja.<sup>101</sup> Moguće je međutim da će zbog toga trpjeti i tražbine s osnova smrti ili tjelesne ozljede putnika:<sup>102</sup> takve se tražbine mogu u odgovarajućim okolnostima istaći protiv naručitelja u brodarskom ugovoru, kako na vrijeme tako i na putovanje.<sup>103</sup> Putnicima odnosno članovima njihovih obitelji valja pružiti mogućnost brze i uspješne naknade štete, a tome između ostaloga služi pomorski privilegij. Oni će međutim katkad biti lišeni zaštite privilegija i to samo zato što osoba protiv koje mogu usmjeriti svoje tražbine nije ni vlasnik ni zakupnik broda.<sup>104</sup> Oni isti "socijalni" razlozi koji nalažu zadržavanje zakupnika u krugu osoba koje mogu prouzročiti pomorski privilegij ovdje su bez sumnje zakazali.

#### 3.1.2.4. Prijenos

Odredbom članka 9 Konvencije propisuje se mogućnost prijenosa privilegija. Prijenosom tražbine zaštićene privilegijem prenosi se naime automatski i sam privilegij. Ovo vrijedi kod prijenosa tražbine kako cesijom, tako i subrogacijom. Navedeno je rješenje posve razumno. Pomorski privilegiji nisu instrumenti *intuitu personae*. Njihov je cilj zaštititi vjerovnike određenih vrsta tražbina. Nepravilno bi bilo novom stjecatelju neke takve tražbine uskraćivati zaštitu pomorskog privilegija samo zato što on nije originalni vjerovnik. I cesionar kod ustupa, kao i osiguratelj kod subrogacije, pružaju originalnom vjerovniku određenu protučinidbu.<sup>105</sup> Sadržaj ili visina te protučinidbe<sup>106</sup> može ovisiti i o tome kakav je sadržaj prenesene tražbine, tj. da li je ona popraćena privilegijem ili ne. Unošenje ove odredbe u tekst Konvencije je stoga dobrodošlo jer otklanja neizvjesnost po ovom pitanju.

101 Čl. 4, st. 1, toč. (d) Konvencije. To su naime troškovi koji se brodarskim ugovorima na vrijeme uobičajeno stavljaju na teret naručitelja; v. Čorić, op. cit, str. 81, te [4], para. 26.

102 Te su tražbine obuhvaćene člankom 4, st. 1, toč. (b) Konvencije.

103 Iz odredaba članaka 3 i 4 Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. proizlazi da će naručitelj u brodarskom ugovoru (na vrijeme ili na putovanje) odgovarati za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika ako je bio u svojstvu "prijevoznika" ili "stvarnog prijevoznika" u smislu članka 1, toč. 1 te konvencije.

104 Na to upozorava i Alcantara, loc. cit.

105 Ustup tražbine često se koristi kao sredstvo jamstva kod odobravanja kredita za nabavku brodova i pojavljuje se bilo samostalno, bilo zajedno s hipotekom odnosno mortgage-om na brodu. Opširnije Mintas-Hodak, Jamstva pri stjecanju broda na kredit, cit, str. 167-191. Subrogacija se pojavljuje kao izravna protučinidba isplati osigurane svote od strane osiguratelja; Opširnije Pavić D., Pomorsko osiguranje, knjiga 2, Croatia, Split, 1995, str. 454-455.

106 Drugim riječima, uvjeti i cijena odobravanja kredita odnosno osigurateljnog pokrća.

### **3.1.3. Privilegirane tražbine**

#### **3.1.3.1. Općenito**

Krug tražbina koje će uživati zaštitu pomorskih privilegija s redosljedom namirenja ispred hipoteka i mortgage-a središnja je tema svih dosadašnjih, pa i ove konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama. U konvencijama iz 1926. i 1967. taj je krug određen prilično proizvoljno. U svezi s Konvencijom iz 1993. već se na početku pripremnog rada ukazala potreba da se takvo stanje ispravi, te da se krug ovih privilegija utvrdi uz primjenu jasnih i jedinstvenih kriterija. Temeljna orijentacija ove konvencije k promicanju interesa hipotekarnih vjerovnika nalagala je da ti kriteriji budu čim restriktivniji. S time u svezi ukazivalo se da bi među privilegije koji se namiruju ispred hipoteka odnosno mortgage-a trebali ući samo oni koji su toliko bitni iz socijalnih ili ekonomskih razloga da ih se naprosto ne može zaobići.<sup>107</sup> U sklopu aktivnosti CMI-a na izradi Lisabonskog nacрта u tu je svrhu primijenjen prilično određen kriterij. Svaku tražbinu trebalo bi načelno ocijeniti sa dva stajališta:

(a) da li i u kojoj mjeri ta tražbina, ako je privilegirana, šteti sigurnosti hipotekarnih vjerovnika a time i mogućnosti pribavljanja dugoročnih kredita; te

(b) da li i u kojoj mjeri ta tražbina, ako je privilegirana, doprinosi sigurnoj i svrsishodnoj uporabi broda.

Ako bi za određenu tražbinu odgovor na prvo pitanje bio niječan, a na drugo potvrđan, takva tražbina može ući u krug prethipotekarnih privilegija. U obrnutom slučaju tražbinu bi trebalo isključiti. U ostalim slučajevima (npr. kada je odgovor na oba pitanja potvrđan), odluka je stvar pravne politike.<sup>108</sup> I Zajednička je skupina u svom radu usvojila kriterij "nezaobilaznosti uslijed socijalnih ili ekonomskih razloga".<sup>109</sup>

#### **3.1.3.2. Kategorije privilegiranih tražbina**

Kao rezultat primjene gore navedenih kriterija, kao i detaljnog razmatranja svih relevantnih okolnosti glede svake predložene tražbine, konačni tekst Konvencije u članku 4, stavak 1 predviđa slijedećih pet kategorija prethipotekarnih privilegija.

*PRVU* kategoriju čine tražbine s osnova plaća i ostalih iznosa koji se duguju zapovjedniku, časnicima i ostalim članovima brodskog osoblja glede njihova zaposlenja na brodu, uključujući troškove repatrijacije kao i doprinosa za socijalno osiguranje koji se plaćaju u njihovo ime (čl. 4, st. 1, toč. (a)).

---

<sup>107</sup> Tako npr. [1], paras. 131-132.

<sup>108</sup> V. [4], para. 14.

<sup>109</sup> V. [11], para. 34.



Ova je kategorija tražbina uvrštena u CMI-ev Lisabonski nacrt s obrazloženjem da ona, premda štetno utječe na sigurnost hipotekarnih vjerovnika, ipak bitno doprinosi sigurnom i svrsishodnom upravljanju i korištenju broda. Pomorac kojemu plaća nije isplaćena vjerovatno će s manje entuzijazma skrbiti o svrsishodnom upravljanju brodom, a to može štetiti njegovoj sigurnosti. Pored toga, unošenju ove kategorije privilegija snažno u prilog govore i socijalni razlozi.<sup>110</sup> Takav je bio i stav Zajedničke skupine.<sup>111</sup>

Novost u odnosu na Konvenciju iz 1967. je izričito unošenje doprinosa za socijalno osiguranje kao i troškova repatrijacije u tekst ove odredbe.<sup>112</sup> Glede doprinosa za socijalno osiguranje, ova odredba se izričito primjenjuje samo na one doprinose koji se plaćaju "u ime" zapovjednika i članova brodskog osoblja. Riječ je o onom dijelu doprinosa koji u načelu duguju pomorci, ali ga brodar po ustaljenoj praksi odbija od njihove plaće kako bi ga uplatio zajedno s dijelom koji duguje on kao brodar. Ako dakle brodar, odbivši odgovarajući iznos od plaće pomorca, ne uplati taj iznos u socijalno osiguranje, pa ustanova socijalnog osiguranja potražuje taj iznos od pomorca, regresna tražbina pomorca protiv brodar zaštićena je pomorskim privilegijem.<sup>113</sup> Tijekom rada na pripremi Konvencije bilo je prijedloga da se privilegijem zaštititi i tražbina ustanove socijalnog osiguranja prema brodaru glede onog (inače pretežitog) dijela doprinosa koji duguje on osobno. Budući da takva kategorija privilegija ne bi udovoljila opisanom testu CMI-a,<sup>114</sup> da, za razliku od doprinosa koji se duguju u ime pomorca, ona nema ni socijalnog opravdanja, te da u većini zemalja socijalno osiguranje ostaje na snazi i usprkos neurednom plaćanju od strane brodar, odlučeno je da nema razloga takvim tražbinama dati privilegirani status.<sup>115</sup>

Unošenjem doprinosa za socijalno osiguranje kao i troškova repatrijacije u tekst ove odredbe htjelo se izbjeći dvojbe koje bi mogle nastati kada bi se ta pitanja prepustila nacionalnim zakonodavstvima.<sup>116</sup> Ostali iznosi koji se mogu dugovati pomorcima i biti zaštićeni pomorskim privilegijem i dalje su stvar nacionalnih zakonodavstava.<sup>117</sup>

---

110 V. [4], para. 15.

111 V. [11], para. 41.

112 Usp. čl. 4, st. 1, toč. (a) Konvencije iz 1967.

113 Tako [4], para. 15.

114 Ovaj bi privilegij štetio sigurnosti hipotekarnih vjerovnika, a ne doprinosi sigurnom i svrsishodnom upravljanju i iskorištavanju broda; v. [4], para. 20.

115 V. i [10], str. 8.

116 V. [11], para. 44, te [15], para. 45.

117 Doprinosi u socijalno osiguranje i troškovi repatrijacije navode se u ovoj odredbi samo primjerice (iza riječi "uključujući"), dakle tek kao minimalni konvencijski sadržaj prava pomorca koja uživaju zaštitu privilegija.

*DRUGA* kategorija ovih privilegija obuhvaća tražbine u svezi s *gubitkom života ili tjelesnom ozljedom nastalom na kopnu ili na moru u izravnoj svezi s upotrebom broda* (čl. 4, st. 1, toč. (b)).

Konvencija iz 1967. dotičnu odredbu široko formulira, pa izrijeком obuhvaća sve osobe, te sve slučajeve tjelesnih šteta, bez obzira da li su ugovornog ili izvanugovornog osnova, te da li su nastale na brodu, u moru, na drugom brodu ili na kopnu, kao i bez obzira na uzrok, dok god je njihov nastanak u izravnoj svezi s uporabom broda.

Navedena kategorija privilegija istina ne udovoljava testu CMI-a jer ne pridonosi, barem ne izravno, sigurnoj i svrsishodnoj uporabi broda, a može štetiti sigurnosti hipotekarnih vjerovnika. Za njezino održavanje vojuju međutim snažni socijalni razlozi.<sup>118</sup>

*TREĆU* kategoriju prehipotekarnih privilegija predstavljaju tražbine s osnova *nagrade za spašavanje broda*.

Prema mjerilima CMI-a ovu tražbinu valja uvrstiti u krug prehipotekarnih privilegija iz slijedećih razloga. S jedne strane, ona neće štetiti sigurnosti hipotekarnih vjerovnika ako se, kao što je to i uobičajeno, vlasnik obveže hipotekarnom vjerovniku da će održavati na snazi odgovarajuće osiguranje broda i odgovornosti.<sup>119</sup> S druge strane, aktivnosti spašavatelja nesporno pridonose sigurnoj plovidbi, pa ih treba i ovim putem podržati i stimulirati.<sup>120</sup>

Ova se odredba ponešto razlikuje u formulaciji od odgovarajuće odredbe u Konvenciji iz 1967. Dok se u ovoj potonjoj govori o tražbinama s osnova *spašavanja*,<sup>121</sup> Konvencija iz 1993. spominje tražbine s osnova *nagrade za spašavanje*. Premda se razlika na prvi pogled čini tek stilističke naravi, ona može imati dublje značenje. Poznato je naime da Međunarodna konvencija o spašavanju iz 1989. predviđa dvije vrste tražbina koje mogu nastati kao posljedica operacija spašavanja. Jedno je *nagrada za spašavanje*, predviđena člankom 13, a drugo tzv. *posebna naknada*, predviđena člankom 14 Konvencije.<sup>122</sup> Tvorci Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. nesumnjivo su bili svjesni ove distinkcije, pa proizlazi da izričito spominjanje *nagrade za spašavanje* u tekstu citirane odredbe znači da se u smislu Konvencije ovaj privilegij ne prostire na *posebnu naknadu*. S druge strane, Konvencijom iz 1967. bila bi obuhvaćena i nagrada za

118 V. [4], para. 17.

119 V. ITC Hulls ... kao i P & I uvjete....

120 V. [4], para. 19.

121 V. čl. 4, st. 1, toč. (v) Konvencije iz 1967.

122 V. čl. 14 Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989. godine. Opširnije o institutu posebne naknade v. npr. Brice G., *Maritime Law of Salvage*, London, Sweet & Maxwell, 1993, paras. 4-77 do 4-141; Stanković P., *Pomorske havarije*, 2. izd., Zagreb, Školska knjiga, 1995, str. 85; Grabovac I., *Zaštita Morskog okoliša i odredbe nove Konvencije o spašavanju*, 1989, Uperedno pomorsko pravo, 125-126, 1990, str. 13-22.

spašavanje i posebna naknada.

O razlozima takvog rješenja možemo tek nagađati, ali jasno je da ono, usprkos načelima proklamiranim posljednjih desetljeća u pomorskom svijetu, ne pruža najveću moguću potporu spašavateljima. Razlog održanja privilegija spašavatelja nije više u tome što je spašavanjem očuvana vrijednost broda u korist svih vjerovnika, već u tome da tu neophodnu humanu i ekološku aktivnost treba imovinski stimulirati i zaštititi. Ako je tako, tada privilegij spašavatelja ne bi trebalo ograničavati samo na nagradu za spašeni brod, već bi ga trebalo proširiti i na druge iznose na koje je spašavatelj ovlašten temeljem svojih akcija. Naposljetku, iz odredaba članka 14 Konvencije o spašavanju proizlazi da spašavatelj ima pravo na posebnu naknadu i onda ako je ostvario pravo na nagradu za spašavanje (ako naime iznos posebne naknade prelazi iznos nagrade), te da mu se u takvom slučaju isplaćuje samo posebna naknada. Opredjeljenje Konvencije iz 1993. djelovat će u takvim situacijama na način da će spašavatelj posve ostati bez privilegija, pa i glede onog iznosa koji se odnosi na nagradu za spašavanje. Usporedbe radi, ugovor LOF 95, kada u svojim odredbama predviđa pomorski privilegij spašavatelja, opreznom stilizacijom obuhvaća i nagradu za spašavanje i posebnu naknadu.<sup>123</sup>

Uočljivo je da ova kategorija privilegija ne obuhvaća više tražbine s osnova zajedničke havarije, kao niti uklanjanja podrtine.<sup>124</sup> I jedne i druge bile su obuhvaćene Lisabonskim nacrtom,<sup>125</sup> ali su kasnije doživjele različitu sudbinu. Nakon početnih nedoumica oko toga što učiniti s tražbinama s osnova zajedničke havarije,<sup>126</sup> Zajednička skupina stručnjaka odlučila je isključiti ih iz kruga obveznih privilegija.<sup>127</sup> Premda se čin zajedničke havarije vrši radi očuvanja plovidbenog pothvata a time i vrijednosti broda u korist njegovih vjerovnika, po čemu je ona analogna spašavanju, između ta dva instituta postoji bitna razlika. Za razliku od spašavanja, kod čina zajedničke havarije žrtvovanjem tereta (to je tražbina koja bi stvorila

---

123 Pomorski privilegij iz članka 6, točka 2 LOF 95, kao uostalom i druge odredba tog ugovora, odnosi se na "remuneration" spašavatelja, čime se vjerovatno obuhvaća kako klasična nagrada za spašavanje ("reward") tako i posebna naknada ("special compensation").

124 Usp. čl. 4, st. 1, toč. (v) Konvencije iz 1967.

125 Usp. čl. 4, st. 1, toč. (v) Lisabonskog nacrta. Obrazloženje CMI-a za zadržavanje privilegija s osnova zajedničke havarije bilo je to da je on srodan spašavanju; v. [18], para. 35(c). Privilegij za uklanjanje podrtine bio je održan zbog toga što bi inače u nekim zemljama ove tražbine dobile status posebnih zakonskih ovlaštenja s pravom namirenja ispred hipoteke pa i privilegija, a u nekima ne, što bi narušilo vrijednost unifikacije; v. [4], para. 19.

126 Dok su jedni zagovarali njihovo uključivanje u krug obveznih privilegija, drugi su predlagali njihovo brisanje, a treći pak uvrštanje među permisivne privilegije; v. npr. [11], para. 50.

127 To je učinjeno na petoj sjednici Zajedničke skupine; [15], paras. 58-59. Na sljedećoj, posljednjoj sjednici, delegacija SAD zalagala se za promjenu takva stava, ali bez uspjeha; [16], paras. 18-19.

privilegij u odnosu na brod) nije prisutan onaj element inicijative vjerovnika koji postoji kod spašavanja, a koji zaslužuje poticaj u smislu privilegiranog statusa; ovdje inicijativa ne dolazi od strane vjerovnika - vlasnika tereta - već od zapovjednika broda.<sup>128</sup> Za uklanjanje s popisa privilegija Zajednička skupina se opredijelila i po pitanju tražbina za uklanjanje podrtine. Premda se isticalo da uklanjanje podrtine doprinosi sigurnosti plovidbe te da ga treba stimulirati i poduprijeti privilegijem, većina se priklonila lakonskom obrazloženju da podrtina nije "brod" u smislu Konvencije, te da stoga i nije obuhvaćena ovim aktom.<sup>129</sup> Pred Diplomatsku konferenciju međutim sudbina tražbina za uklanjanje podrtine naglo se mijenja. Na prijedlog nizozemske delegacije uklanjanje podrtine uvršteno je u tekst Konvencije, i to ne kao pomorski privilegij, već kao tražbina s nad-privilegiranim statusom.<sup>130</sup>

*ČETVRTA* kategorija prehipotekarnih privilegija obuhvaća tražbine s osnova *pristojbi luka, kanala te ostalih plovnih puteva, kao i naknada za peljarenje* (čl. 4, st. 1, toč. (e)).

Sudbina ove kategorije privilegija bila je neizvjesna gotovo do samog kraja rada na pripremi Konvencije. Još na posljednjoj sjednici Zajedničke skupine bilo je glasnih prijedloga da se ove tražbine isključe s popisa prehipotekarnih privilegija, s obrazloženjem da je to potrebno radi sužavanja njihova kruga.<sup>131</sup> Tome u prilog navedeno je da državna tijela koja upravljaju lukama, kanalima i plovnim putevima u načelu imaju zakonsko pravo zadržati brod do isplate pristojbi.<sup>132</sup> Ovim prijedlozima najoštrije su se usprotivile delegacije Paname, Meksika i Kolumbije s obrazloženjem da bi ukidanje ovog privilegija imalo značajne financijske posljedice za zemlje u kojima se intenzivno pružaju usluge kanala i peljarenja.<sup>133</sup> S time u svezi izneseno je da bi vršenje prava detencije iziskivalo neku vrstu policijske kontrole nad kretanjem brodova, te da bi bilo osobito nepraktično kod kanala i ostalih plovnih puteva.<sup>134</sup> U prilog održavanju ovog privilegija (pri čemu je osobito aktivna bila Međunarodna udruga luka) istaknuto je nadalje da on zbog relativno niskih iznosa tražbina ne predstavlja ozbiljnu prijetnju hipotekarnim vjerovnicima, a da naprotiv doprinosi sigurnoj plovidbi.<sup>135</sup>

---

128 V. Berlingieri, op. cit, str. 4.

129 V. [11], para. 62; [15], paras. 63-64.

130 O tome podrobnije u pogl. 7.1.2., infra.

131 V. [16], para. 23.

132 V. [15], para. 60.

133 V. [16], para. 23.

134 V. Berlingieri, op. cit, str. 4.

135 V. [4], para. 16; [13], para. 24.

U svezi s naknadama za peljarenje opravdano se upozorava da je riječ o uslugama koje u pravilu ne vrše državna već privatna tijela, te da stoga kod njih nije prisutan element javnog interesa koji postoji kod naknada luka, kanala i ostalih plovnih puteva. Te su usluge k tome dosta slične nekim drugima koje nemaju privilegirani status (npr. usluge lučkog tegljenja), pa je teško opravdati razliku u tretmanu između peljarenja i ostalih takvih usluga.<sup>136</sup>

*PETA kategorija prehipotekarnih privilegija obuhvaća deliktne tražbine koje proizlaze iz materijalnog gubitka ili oštećenja prouzročеног uporabom broda izuzev gubitka ili oštećenja tereta, kontejnera ili imovine putnika koji se prevoze na brodu .*

Za razliku od tjelesnih šteta, kategorija materijalnih šteta uže je formulirana no u Konvenciji iz 1967.<sup>137</sup> To se prije svega očituje u tretmanu šteta na teretu i prtljazi. Formulacija u Konvenciji iz 1967.<sup>138</sup> isključuje situacije u kojima ovlaštenik tereta, umjesto ugovornom, tuži broдача izvanugovornom tužbom, ali ne i one u kojima on, umjesto ugovornog broдача, izvanugovornom tužbom tuži stvarnog broдача (tamo gdje je on različit od ugovornog). Izmijenjenom formulacijom u Konvenciji iz 1993. nastoji se potpuno isključiti privilegij s osnova šteta na teretu i prtljazi i tako ispraviti propust iz prethodne konvencije.<sup>139</sup> Riječima "tereta, kontejnera ili imovine putnika koji se prevoze na brodu (podvukao G.S.)" jasno se upućuje da takvo ograničenje obuhvaća samo odnos ovlaštenika tereta ili prtljage prema "vlastitom" brodu, a ne, u slučaju sudara, i prema drugom brodu u sudaru.

### **3.1.3.3. Isključene tražbine**

Temeljem članka 4 stavak 2, tražbinama s osnova tjelesnih i one s osnova materijalnih šteta<sup>140</sup> zaštita pomorskog privilegija uskraćuje se u dva slučaja:

(a) ako te tražbine potječu od štete nastale u svezi s prijevozom ulja ili drugih opasnih i štetnih tvari morem, a za koje oštećenici imaju pravo na naknadu štete u skladu s međunarodnim konvencijama ili nacionalnim pravom u kojima se predviđa objektivna odgovornost i obvezno osiguranje ili drugi oblici osiguranja tražbina;

(b) ako su te tražbine posljedica radioaktivnog svojstva ili pak takvog svojstva u kombinaciji s otrovnim, eksplozivnim ili drugim

<sup>136</sup> Tako CMI u [18], para. 35(d).

<sup>137</sup> Usp. čl. 4, st. 1, toč. (iv) Konvencije iz 1967.

<sup>138</sup> "deliktne tražbine koje se ne mogu zasnovati na ugovoru".

<sup>139</sup> V. [4], para. 18.

<sup>140</sup> Čl. 4, st. 1, toč. (b) i (e) Konvencije.

opasnim svojstvima nuklearnog goriva, radioaktivnih proizvoda ili otpada.

Dok se slučaj naveden pod (b) predviđa i u Konvenciji iz 1967,<sup>141</sup> značajnu novost predstavlja isključenje tražbina pod (a) iz kruga obveznih privilegija. Kada je riječ o tražbinama nastalim u svezi s prijevozom ulja morem, tvorci Konvencije imali su na umu Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja uljem iz 1969. godine, s protokolima iz 1976, 1984. te 1992. godine (CLC Konvencija).<sup>142</sup> Ta konvencija predstavlja zaokružen režim naknade štete za onečišćenje mora uljem s tankera, koji počiva na kauzalnoj odgovornosti vlasnika broda kao i obveznom osiguranju te odgovornosti s mogućnošću oštećenika da naknadu štete potražuje izravno od osiguratelja odgovornosti.<sup>143</sup> Pretpostavlja se stoga da interese oštećenika u ovakvim slučajevima ne treba dodatno štiti pomorskim privilegijem. Istovremeno, u interesu je hipotekarnih, a i ostalih privilegiranih vjerovnika da štete nastale uslijed onečišćenja uljem, koje su katkad ogromne, ne dobiju status pomorskog privilegija. Što se tiče šteta nastalih u svezi s pomorskim prijevozom opasnih i štetnih tvari, tvorci Konvencije bili su vođeni istom logikom, a na umu su nesumnjivo imali projekt Konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu od pomorskog prijevoza opasnih i štetnih tvari (HNS Konvencija) koji je još uvijek u tijeku.<sup>144</sup>

### **3.1.4. Prostiranje**

U ovoj Konvenciji, kao i u onoj iz 1967, privilegiji se ne prostiru na vozarinu i uzgrednosti, već isključivo na brod. Izuzimanje vozarine u skladu je s općenitom orijentacijom ka promicanju interesa hipotekarnih vjerovnika: takvim se rješenjem omogućava realizacija ugovornih odredbi kojima se u svrhu osiguranja i otplate kredita na hipotekarnog vjerovnika prenosi zarada broda. Što se uzgrednosti tiče, razlog njihova izuzimanja je više redakcijske naravi. Konvencija iz 1926. godine naime u svojoj engleskoj redakciji za uzgrednosti rabi izraz "accessories". Taj je izraz naišao na brojne kritike

<sup>141</sup> Usp. čl. 4, st. 2 Konvencije iz 1967.

<sup>142</sup> V. [9], paras. 36-37; [10], para. 10, [13], para. 35; [15], para. 71.

<sup>143</sup> Članak III CLC Konvencije predviđa kauzalnu odgovornost vlasnika broda, dok članak VII propisuje obvezno osiguranje takve odgovornosti i mogućnost izravne tužbe protiv osiguratelja.

<sup>144</sup> Uglavnom svi nacrti HNS konvencije zasnivaju se na objektivnoj odgovornosti te obveznom osiguranju odgovornosti uz mogućnost isticanja izravne tužbe protiv osiguratelja. Opširnije Stanković G., Razvoj međunarodne regulative u pogledu građanske odgovornosti za štetu od pomorskog prijevoza opasnih i štetnih tvari, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 12, 1991, str. 207-230.

Premda rad na pripremi HNS Konvencije traje već više od dva desetljeća, tijekom rasprava o tekstu citirane odredbe u Konvenciji o pomorskim privilegijama i hipotekama, kako u okrilju CMI-a tako i u Zajedničkoj skupini stručnjaka, uvijek se govorilo samo o CLC Konvenciji. Dodatak koji se tiče opasnih i štetnih tvari unesen je tek pred Diplomatsku konferenciju na prijedlog njemačke i finske delegacije (v. A/CONF.162/CRP.6, str. 3, te A/CONF.162/CRP.17).

budući da u pomoračkom nazivlju ne označava naknadu za izgublenu vrijednost broda (odnosno vozarine), već pripadnosti broda u tjelesnom smislu.<sup>145</sup> U radu na pripremi Konvencije iz 1967. k tome je prevladao stav da privilegije i treba ograničiti na brod sa svojim tjelesnim pripadnostima, a isključiti uzgrednosti.<sup>146</sup>

Valja ukazati na jednu novost koju u ovom pogledu donosi Konvencija iz 1993. U članku 10, koji je inače posvećen prijenosu i subrogaciji glede pomorskih privilegija, ona propisuje da se ovlaštenici pomorskih privilegija ne mogu subrogirati u pravo vlasnika broda na isplatu iznosa koji mu pripadaju temeljem ugovora o osiguranju.<sup>147</sup> Ovoj je odredbi teško naći dublji smisao. Premda se nalazi u članku koji se bavi prijenosom i subrogacijom privilegiranih tražbina, ona se bez sumnje odnosi na problematiku prostiranja privilegija na osigurninu broda, gdje predviđa, u cilju zaštite hipotekarnih vjerovnika, da se privilegiji na osigurninu ne mogu prostirati. Kao što je već izneseno u odnosu na Konvenciju iz 1967, u okolnostima gdje se privilegiji uopće ne prostiru na uzgrednosti broda posebno isticanje osigurnine posve je suvišno. Ako se navedenom odredbom htjelo spriječiti ugovorno prenošenje prava na osigurninu s vlasnika broda na privilegiranog vjerovnika ona je i tada suvišna jer se, barem koliko je autoru poznato, takvo što ne prakticira. Naprotiv, ugovorni prijenos osigurnine redoviti je sastojak ugovora o hipoteci odnosno mortgage-u broda. Analiza pripremljenih radova u ovom slučaju ne pomaže jer se o ovoj odredbi uopće nije raspravljalo tijekom rada na pripremi Konvencije; ona je u tekst nacarta Konvencije unesena tek pred samu Diplomatsku konferenciju. Iz dostupne dokumentacije nije nam nažalost poznato na čiji prijedlog i s kakvim obrazloženjem je to učinjeno.

### ***3.2. Permisivni (posthipotekarni) pomorski privilegiji***

#### ***3.2.1. Općenito***

Privilegiji koji se mogu predvidjeti nacionalnim pravima a koji u namirenju kotiraju nakon hipoteka odnosno mortgage-a (članak 6 Konvencije) bili su predmetom vrlo intenzivne i dugotrajne rasprave u krilu Zajedničke skupine stručnjaka. Veći broj pitanja vezanih uz ovaj institut pokazao se spornim i odredbe sadržane u konačnom tekstu Konvencije predstavljaju kompromisno rješenje.

#### ***3.2.2. Naziv i osnovne osobine***

Permisivni privilegiji iz članka 6 Konvencije su "pomorski privilegiji". Ova naizgled jednostavna tvrdnja rezultat je dugotrajnih rasprava u krilu

145 V. npr. CMI, XXVII Conference, New York, 1965, str. 9; [1], para. 65.

146 V. Manca, str. 490-491.

147 Čl. 10, st. 2 Konvencije.

Zajedničke skupine oko toga da li državama članicama treba omogućiti da u nacionalnim zakonima predviđaju dodatne pomorske privilegije pored onih obveznih iz članka 4 Konvencije. U Konvenciji iz 1967, da podsjetimo, posthipotekarni privilegiji spominju se tek kao "privilegiji" (engl. "liens"), a Konvencijom se ne određuje njihova narav niti osobine (izuzev one da takvi privilegiji u namirenju kotiraju tek nakon svih hipoteka odnosno mortgage-a).<sup>148</sup> To znači da osobine tih privilegija mogu varirati od zemlje do zemlje, te da se oni mogu odnositi na tražbine koje nisu pomorskog karaktera niti su vezane za brod koji opterećuju. S druge strane, prema nekim mišljenjima nejasno je da li izraz "privilegij" uopće dopušta da se među posthipotekarne privilegije unesu i oni koji bi imali karakter pomorskog privilegija.<sup>149</sup> Tijekom rada na pripremi Konvencije iz 1993. neke su se delegacije zalagale da status pomorskog privilegija uživaju samo oni obvezni iz članka 4 Konvencije, te da se Konvencija zadrži tek na uređivanju osobina obveznih pomorskih privilegija, a da se glede posthipotekarnih privilegija zemljama članicama dodijeli potpuna zakonodavna sloboda.<sup>150</sup> Nasuprot tome izneseno je da bi upravo ovlaštenje zemljama članicama da u svojim nacionalnim zakonima predviđaju dodatne pomorske privilegije vrlo povoljno utjecalo na prihvaćenost Konvencije.<sup>151</sup> Istaknuto je da bi pravnim sustavima kontinentalnog kruga to omogućilo da i za redovite pomorske tražbine, dakle one izvan kruga "pravih", prethipotekarnih privilegija, predvide sredstvo jamstva koje bi opterećivalo brod i nakon njegove privatne prodaje, a koje je u zemljama common law-a poznato u vidu pokretanja postupka *in rem*.<sup>152</sup> U konačni tekst članka 6 uneseno je kompromisno rješenje koje se sastoji u sljedećemu: državama članicama dozvoljeno je propisati dodatne pomorske privilegije pored onih propisanih u članku 4; narav i osnovne osobine tih privilegija ne prepuštaju se nacionalnim zakonodavstvima, već se uređuju Konvencijom i isti su kao i u obveznih privilegija,<sup>153</sup> izuzev redosljeda namirenja,<sup>154</sup> te načina prestanka.<sup>155</sup> Osim pogodnosti za zemlje koje iz ovog ili onog razloga teže propisivanju dodatnih pomorskih privilegija, ovakvim se rješenjem postiže

148 Usp. čl. 6, st. 1 Konvencije iz 1967. Isto stanje prisutno je i u Lisabonskom nacrtu; usp. čl. 6, st. 1 Lisabonskog nacarta.

149 Tako CMI u [18], para. 44.

150 Tako npr. [10], str. 12-13; [16], paras. 33-34.

151 V. objašnjenje CMI-a u [18], para. 46.

152 V. pismeni prijedlog delegacije Italije podnesen pred Diplomatsku konferenciju, Doc. A/CONF.162/CRP.1.

153 Ti se privilegiji odnose na tražbine prouzročene od strane vlasnika, zakupnika, brodskog poduzetnika ili broдача (preambula članka 6). Glede "perzistentnosti", prijenosa, kao i učinaka osnaženja oni su podložni istom režimu kao i prethipotekarni privilegiji (čl. 6, toč. (a)).

154 Opširnije u pogl. 7.1.6., infra.

155 O tome u točki 3.2.4., infra.



i temeljitija unifikacija na polju stvarnih jamstava na brodu.

### 3.2.3. *Privilegirane tražbine*

Jedno od spornih pitanja vezanih za posthipotekarne privilegije bilo je i kako odrediti krug tražbina koje se mogu zaštititi takvim privilegijem. Neke su delegacije, sukladno rješenju u Konvenciji iz 1967. te Lisabonskom nacrtu, predlagale da se ovo pitanje u cijelosti prepusti državama članicama, kako se ne bi nepotrebno zadiralo u zakonodavnu slobodu država članica.<sup>156</sup> Druge su delegacije predlagale zatvoreni krug tih tražbina koji će se odrediti Konvencijom.<sup>157</sup> To bi bila prilika da se u red konvencijskih privilegija unesu, makar s nižim redoslijedom prvenstva, one tražbine koje se nisu uspjele uvrstiti među prethipotekarne privilegije, kao npr. one u svezi uklanjanja podrtine, zapovjednikovih poslova izvan sjedišta broдача, usluga klasifikacijskih zavoda itd.<sup>158</sup> Bilo je i prijedloga da se unutar posthipotekarnih privilegija izvrši diferencijacija, pa da se neke tražbine propišu Konvencijom, a da se zemljama članicama ostavi pravo da nacionalnim zakonodavstvima predvide ostale. Pri tome bi tražbine predviđene Konvencijom imale prednost pred ovim potonjima.<sup>159</sup> U konačnom tekstu članka 6 ovo se pitanje u cijelosti prepušta državama članicama, a jedino ograničenje u izboru tražbina sastoji se u tome da navedena odredba predviđa samo pomorske privilegije.

### 3.2.4. *Prestanak*

Kompromisna narav članka 6 Konvencije najjasnije se ogleda u odredbama o prestanku posthipotekarnih privilegija. Naime, kao protuteža tome da se zemljama članicama dopušta propisivanje dodatnih pomorskih privilegija, točka (b) propisuje dvostruko kraći rok njihova trajanja. On iznosi šest mjeseci od dana nastanka privilegirane tražbine.<sup>160</sup> Što je još važnije, ovi privilegiji utrnjuju i uslijed privatne prodaje. Takav učinak nastupa 60 dana nakon što je prodaja savjesnom kupcu upisana u skladu s propisima zemlje u kojoj je brod upisan nakon prodaje.<sup>161</sup> Onaj od ova dva roka koji ranije protekne utrnut će privilegij.<sup>162</sup> U slučaju privatne prodaje privilegij se stoga može ugaziti i prije proteka roka od 60 dana ako u međuvremenu istekne "objektivni" rok od šest mjeseci.

---

<sup>156</sup> V. npr. [13], para. 50.

<sup>157</sup> V. [11], para. 67.

<sup>158</sup> Ibid, para. 75; [13], para. 47.

<sup>159</sup> U tom smislu v. prijedlog delegacije SAD u [20], str. 4, prema kojemu bi jedini "imenovani" posthipotekarni privilegij bio onaj s osnova opskrbe broда, dok bi svi drugi ovisili o volji zemalja članica i namirivali se tek nakon njega.

<sup>160</sup> V. čl. 6, toč. (b), al. (i) Konvencije. Usp. čl. 4, st. 1 Konvencije.

<sup>161</sup> Čl. 6, toč. (b), al. (ii) Konvencije.

<sup>162</sup> Čl. 6, toč. (b) *in fine*.

Utrnuće ovih privilegija uslijed privatne prodaje predstavlja značajno odstupanje od obilježja "pravih" pomorskih privilegija. Ako se uzme u obzir da je ova odredba, kao i ona o dvostruko kraćem roku trajanja, unesena u posljednji čas (na samoj Diplomatskoj konferenciji) te da uopće nije bila predmetom rasprave unutar Zajedničke skupine,<sup>163</sup> postaje očito da je ona imala ulogu nužnog ustupka u kompromisnom rješenju zamršenog problema posthipotekarnih privilegija.

Članak 6 krije unutrašnju proturječnost glede jedne od osnovnih osobina posthipotekarnih privilegija. Točkom (a) toga članka propisuje se između ostaloga da se na ove privilegije primjenjuje odredba članka 8 Konvencije. Taj članak, da podsjetimo, predviđa da pomorski privilegij nastavlja opterećivati brod i nakon privatne prodaje. U točki (b) istoga članka predviđa se međutim da privatna prodaja ove privilegije utrnuje. Takvo je stanje vjerovatno posljedica užurbanog i nedovoljno opreznog formuliranja na samoj Diplomatskoj konferenciji. Smatramo da bi ovaj sukob trebalo rješavati u korist odredbe o utrnuću uslijed privatne prodaje jer bi ona u ovom slučaju predstavljala *lex specialis* u odnosu na odredbu članka 8.

### **3.2.5. Problematika mjerodavnog prava**

Premda se na to više puta upozoravalo tijekom pripremnih radova, ova konvencija, kao niti ona iz 1967, ne naznačuje po kojem pravu valja prosuđivati da li je brod opterećen nekim od permisivnih privilegija. Time ovaj teško postignuti kompromis gubi na unifikacijskoj vrijednosti. Tijekom pripremnog rada neke su delegacije isticale da bi na ova pitanja trebalo primijeniti pravo države zastave broda. Druge su međutim upozoravale da bi to moglo dovesti do poteškoća u slučajevima kada pravo suda koje se primjenjuje glede redosljeda namirenja ne predviđa neki privilegij koji postoji po pravu države zastave.<sup>164</sup> S time u svezi bilo je prijedloga da se obvezno važenje posthipotekarnih privilegija ograniči samo na područje one države koja ih je propisala,<sup>165</sup> odnosno da se njihovo priznanje u državi suda uvjetuje uzajamnošću.<sup>166</sup>

## **4. Pravo retencije**

Režim prava retencije u unifikacijskom aktu iz 1993. doživljava određene promjene u odnosu na Konvenciju iz 1967. One su posljedica još jednog kompromisa u krilu Zajedničke skupine postignutog nakon intenzivnih

---

<sup>163</sup> Prijedlog u tom smislu prvi put se pojavljuje u zajedničkom prijedlogu delegacija Danske, Finske, Norveške i Švedske podnesenom na Diplomatskoj konferenciji; v. A/CONF.162/CRP.18.

<sup>164</sup> V. [15], para. 92.

<sup>165</sup> V. prijedlog Velike Britanije u Doc. JIGE(V)/2/Add.3.

<sup>166</sup> V. [15], para. 89.

rasprava po ovom pitanju. Neke su se delegacije naime protivile samom unošenju prava retencije u tekst unifikacijskog akta koji se bavi pomorskim privilegijama i hipotekama i to s obrazloženjem da se ovo pravo bitno razlikuje od pomorskih privilegija.<sup>167</sup> Bilo je i prigovora da bi ograničenje slobode država članica u propisivanju prava retencije, te podređivanje toga prava u odnosu na pomorske privilegije kako je to propisano Konvencijom iz 1967. i Lisabonskim nacrtom, destimulirao prihvaćanje nove konvencije od strane onih zemalja koje ovlaštenicima prava retencije dodjeljuju drukčiji tretman (npr. apsolutni prioritet u namirenju, čak i ispred pomorskih privilegija).<sup>168</sup> Upozoravalo se da je upravo unošenje prava retencije u tekst Konvencije iz 1967. bilo jednim od razloga njezina slabog međunarodnog prihvaćanja, te da bi nova konvencija stoga lako mogla doživjeti istu sudbinu.<sup>169</sup>

U prilog očuvanju prava retencije u tekstu unifikacijskog akta posvećenog pomorskim privilegijama i hipotekama opravdano je istaknuto da se to čini upravo radi zaštite privilegiranih i hipotekarnih ovlaštenika. S jedne strane, potrebno je utvrditi da pravo retencije ne može štetno djelovati na ovlaštenike privilegija, te s druge strane - ograničiti štetno djelovanje toga prava na hipotekarne vjerovnike. Kada bi pravo retencije bilo posve isključeno iz teksta konvencije i u cijelosti prepušteno nacionalnim pravima, u određenim zemljama ono bi zacijelo imalo prednost i pred pomorskim privilegijama, a tamo gdje to nije slučaj hipotekarni vjerovnici bi mogli biti podređeni neograničenom broju različitih prava retencije. Osim gubitka željene zaštite, ovo bi u mnogome narušilo vrijednost unifikacije.<sup>170</sup>

Kao rezultat takve podjele mišljenja u krilu Zajedničke skupine usvojeno je kompromisno rješenje koje je uneseno i u konačni tekst Konvencije. Ono se sastoji u ukidanju dualizma prava retencije kakav poznaje Konvencija iz 1967. Mogućnost propisivanja raznih prava retencije s redosljedom namirenja nakon hipoteka odnosno mortgage-a se ukida,<sup>171</sup> a zadržava se samo mogućnost propisivanja prava retencije s redosljedom namirenja nakon obveznih privilegija a ispred hipoteka odnosno mortgage-a, s time da se ona ograničava tek na pravo retencije u korist brodograditelja odnosno

---

167 V. [9], para. 44. Upozoravalo se da je pravo retencije u stvari faktično stanje s pravnim učinkom zasnovano na posjedu broda, te da stoga odudara od osnovnih obilježja pomorskog privilegija; [16], para. 41.

168 V. [11], para. 78. Opširnije Mintas-Hodak Lj., III. zasjedanje Međuvladine zajedničke UNCTAD/IMO radne grupe o pomorskim privilegijama i hipotekama i drugim s time vezanim temama, Ženeva, 30. XI - 11. XII 1987, UPPPK, 30 (1-2), 1988, str. 162-163.

169 V. [15], para. 82.

170 V. [10], str. 13; CMI u [18], para. 48.

171 Takva se mogućnost predviđa u članku 6, stavak 1 Konvencije iz 1967, kao i u članku 6, stavak 1 Lisabonskog nacрта.

brodopopravljača.<sup>172</sup> Ova potonja propisuje se u zasebnom članku (članak 7), dakle posve odvojeno od permisivnih pomorskih privilegija.<sup>173</sup> Smisao toga članka u osnovi je jednak onome iz odgovarajuće odredbe u Konvenciji iz 1967,<sup>174</sup> s time što je glede prava retencije brodopopravljača izričito propisano da popravak obuhvaća i nadogradnju broda, dok su odredbe o korištenju tim pravom u odnosu na ostala stvarna jamstva kao i o njegovom redosljedu namirenja premještene u članak 12 koji se bavi postupkom i učincima sudske prodaje.

Narav prava retencije nije se promijenila u odnosu na Konvenciju iz 1967. To pravo ovisi o posjedu broda od strane vjerovnika i s gubitkom posjeda utrnjuje.<sup>175</sup> U cilju zaštite interesa privilegiranih i hipotekarnih vjerovnika u osnaženju svojih tražbina, članak 12, stavak 4 propisuje međutim da je u slučaju prinudne prodaje broda osoba koja se koristi pravom retencije dužna predati posjed tog broda kupcu. Cilj je ove odredbe da korištenje pravom retencije ne bude prepreka osnaženju ostalih Konvencijom uređenih tražbina. Kako osoba koja se koristi pravom retencije time ne bi ostala bez zaštite, u istoj odredbi se propisuje da je ona ovlaštena namiriti svoju tražbinu iz prodajne cijene broda odmah nakon ovlaštenika obveznih pomorskih privilegija. Ovo ne znači da ovlašteniku prava retencije Konvencija i inače dodjeljuje pravo da svoju tražbinu namiri prodajom broda, već samo unosi potreban sklad među različite načine osnaženja ovih instituta za slučaj kada oni kolidiraju. Način korištenja prava retencije u slučaju kada nema prinudne prodaje ne uređuje se Konvencijom; on se mudro prepušta nacionalnim zakonima koji se po tom pitanju znaju bitno razlikovati.

## 5. Prinudna prodaja broda

Prinudnom prodajom broda Konvencija se bavi u ograničenom opsegu, i to tek u kontekstu prestanka privilegija i hipoteka.<sup>176</sup> Usprkos opće važećem načelu da se postupak osnaženja ravna po pravu suda, Konvencija ipak propisuje određena pravila postupka. Bez njihovog poštivanja učinak prodaje u smislu gašenja svih stvarnopravnih tereta na brodu neće biti priznat u ostalim državama članicama. Ta su pravila povezana sa zadovoljavanjem potreba publiciteta u cilju zaštite hipotekarnih i privilegiranih

---

<sup>172</sup> Ta je mogućnost predviđena u članku 6, stavak 2 Konvencije iz 1967, te članku 6, stavak 2 Lisabonskog nacrtu.

<sup>173</sup> Taj je kompromis postignut na petoj sjednici Zajedničke skupine; detaljnije o tijeku rasprave v. [15], paras. 74-98.

<sup>174</sup> Usp. čl. 6, st. 2 Konvencije iz 1967. s čl. 7 Konvencije iz 1993.

<sup>175</sup> Čl. 8, st. 2 Konvencije.

<sup>176</sup> O tome opširnije u pogl. 6. infra.

vjerovnika. Odredbom članka 11 propisuje se naime da prije no što se pristupi prinudnoj prodaji u nekoj državi članici, ovlašteno tijelo u toj državi mora o toj prodaji izdati odgovarajuću obavijest. Izraz "nadležno tijelo" dovoljno je širok da obuvati kako sud, tako i sva druga državna tijela koja u određenim državama provode prinudnu prodaju broda. Obavijest se mora uputiti slijedećim osobama:

- (a) tijelu nadležnom za vođenje upisnika u državi upisa broda;
- (b) svim ovlaštenicima upisanih hipoteka, mortgage-a i sličnih tereta koji nisu izdani na donositelja;
- (c) svim ovlaštenicima upisanih hipoteka, mortgage-a i sličnih tereta koji su izdani na donositelja, kao i svim ovlaštenicima obveznih pomorskih privilegija iz članka 4 Konvencije, a o čijim tražbinama tijelo koje provodi prodaju primi obavijest;
- (d) upisanom vlasniku broda.

Kada se radi o brodu koji temeljem ugovora o zakupu privremeno vije zastavu druge zemlje, obavijest o prodaji mora se uputiti i tijelu koje vodi odgovarajući upisnik u toj zemlji.<sup>177</sup>

Pod "vjerovnicima hipoteka odnosno mortgage-a koji nisu izdani na donositelja" (spomenutim pod (a) gore) podrazumijevaju se oni čije su hipoteke odnosno mortgage-i upisani u upisnik brodova. Slanje obavijesti ovim osobama podrazumijeva dužnost tijela koje provodi prisilnu prodaju da o njima zatraži obavijesti od upisnika u koji je predmetni brod upisan (a koji se vrlo lako može nalaziti u drugoj državi, pa i nečlanici). Kako bi olakšala takav postupak, barem u krugu država članica, Konvencija ovlašćuje njihova nadležna tijela da izravno komuniciraju.<sup>178</sup>

Kada je riječ o onim vjerovnicima čija prava nisu upisana (navedenim pod (b) gore), dužnost dostavljanja obavijesti ograničava se samo na one koji se mogu razumno lako identificirati, tj. one čije su tražbine poznate nadležnom tijelu. Postavlja se pitanje kako nadležno tijelo može o ovim tražbinama steći saznanje. Moguća su, barem teoretski, tri načina. Kao prvo, vjerovnici mogu sami prijaviti tražbine tijelu koje provodi prodaju. Kao drugo, iako njihove tražbine ne podliježu upisu, ovi ih vjerovnici uvijek mogu, upravo opreza radi, zablježiti u upisniku brodova u koji je upisan dotični brod. Treći mogući izvor saznanja o privilegijama na brodu je vlasnik broda. Napominje se međutim da je vlasnik odveć nesiguran izvor takvih obavijesti jer ni on sam katkad ne zna za sve privilegije koje u određenom trenutku opterećuju brod.

Stavkom 2 istoga članka određuje se rok i sadržaj takve obavijesti. Ona

---

<sup>177</sup> Članak 16, točka (e) Konvencije.

<sup>178</sup> V. čl. 14 Konvencije.

mora biti poslana najmanje 30 dana prije prinudne prodaje. Pored naznake vremena i mjesta održavanja prinudne prodaje, ona mora sadržavati i sve podatke o prinudnoj prodaji ili o postupku koji joj prethodi, a za koje podatke nadležno tijelo ocijeni da ih je potrebno unijeti u obavijest u cilju zaštite interesa osoba kojima se obavijest upućuje.<sup>179</sup> Ako se međutim vrijeme i mjesto prodaje ne mogu sa sigurnošću utvrditi, u obavijesti će se, pored ostalih netom navedenih podataka, navesti približno vrijeme i očekivano mjesto prodaje,<sup>180</sup> a kada se oni sa sigurnošću utvrde o tome će se razaslati dodatna obavijest i to najmanje sedam dana prije prodaje.<sup>181</sup> Stavkom 3 istog članka uređuje se način upućivanja obavijesti. Tu se propisuje da ona mora biti u pismenom obliku i da se mora uputiti bilo preporučenom poštom, bilo elektronskim ili nekim drugim putem koji omogućuje potvrdu primitka. Pored toga, obavijest će se objaviti u novinama u državi u kojoj se prodaja provodi, a ako tijelo koje provodi prodaju smatra za shodno - i u drugim glasilima.

## **6. Prestanak pomorskih privilegija, hipoteka/mortgage-a te ostalih stvarnih tereta na brodu**

### **6.1. Prestanak uslijed prinudne prodaje broda**

Člankom 12, stavak 1 Konvencije reproducira se tradicionalno pravilo, uspostavljeno u cilju zaštite stjecatelja broda, da prinudnom prodajom broda prestaju svi privilegiji, hipoteke kao i svi ostali tereti na brodu. Izuzetak predstavljaju hipoteke odnosno mortgage-i koje je uz pristanak vjerovnika preuzeo stjecatelj broda. Kako bi se zadovoljili zahtjevi publiciteta, ista odredba propisuje da će prodaja imati opisani učinak samo pod uvjetom:

(a) da se brod u vrijeme prodaje nalazio na području sudbenosti države u kojoj je prodaja provedena, te

(b) da je prodaja provedena u skladu s propisima te države kao i člancima 11 i 12 Konvencije.

Rješenjem pod (a), prinudna prodaja odsutnog broda, koja se dozvoljava u nekim državama,<sup>182</sup> lišava se učinka gašenja hipoteka i privilegija. Preduvjet pod (b) odnosi se na Konvencijom propisanu obvezu dostavljanja obavijesti o namjeravanoj prodaji (članak 11), te raspodjelu kupovnine u skladu s Konvencijom predviđenim načelima (članak 12).

Navedena odredba odnosi se na brodove svih državnih pripadnosti, ali

---

179 Čl. 11, st. 2, toč. (a) Konvencije.

180 Ibid, toč. (b).

181 Čl. 11, st. 2, druga rečenica.

182 Tako npr. u norveškom pravu, kada je riječ o brodu upisanome u domaći upisnik; v. Pallua, op. cit, str. 100.

se izrijeком ograničava samo na prodaju koja je izvršena u nekoj državi članici. To stoga što je za gašenje hipoteka i privilegija prinudnom prodajom u režimu Konvencije potrebno određeno ponašanje nadležnih tijela, a to se ponašanje Konvencijom može nametnuti samo državama članicama.<sup>183</sup> Ako je dakle brod bio prodan u nekoj drugoj državi, pa i uz poštivanje svih Konvencijom predviđenih mjera publiciteta, priznanje učinka gašenja hipoteka i privilegija od strane država članica nije stvar Konvencije već internih propisa ili općih načela međunarodnog pomorskog prava.

Navodeći stvarne terete koji utrnjuju prinudnom prodajom, članak 12, stavak 1 izrijeком spominje samo *upisane* hipoteke, mortgage i slične terete.<sup>184</sup> Neupisane hipoteke, mortgage-i i slični tereti međutim nisu izuzeti od djelovanja ove odredbe, jer se u njezinu nastavku učinkom prinudne prodaje ouhvaćaju i "drugi tereti bilo koje vrste".

Tijekom rada na pripremi Konvencije bilo je prijedloga da se kao jedan od uvjeta za nastupanje opisanog učinka prinudne prodaje unese i to da kupovina bude stvarno dostupna i slobodno prenosiva.<sup>185</sup> Ratio ovakvog rješenja bio bi slijedeći: kada se već prava vjerovnika u odnosu na brod uslijed prinudne prodaje gase i prelaze na kupovninu, poželjno je da iznos kupovnine uistinu i bude dostupan sudu, te da dosuđenim im iznosima vjerovnici mogu raspolagati bez administrativnih, poreznih i fiskalnih prepreka koje bi im mogao nametnuti pravni sustav države u kojoj je prodaja provedena.<sup>186</sup> Delegacija SAD usprotivila se takvom prijedlogu s obrazloženjem da bi on mogao ugroziti interese određenih vjerovnika. Ona je upozorila da bi predloženi uvjet unemogućio praksu tzv. "credit bidding", pri kojoj se kao stjecatelj broda na prinudnoj prodaji pojavljuje hipotekarni vjerovnik koji brod ne plaća u cijelosti već se u tu svrhu koristi svojom tražbinom prema brodu, a stvarno isplaćuje samo one vjerovnike koji bi se iz kupovnine trebali namiriti prije njega. Iz ovih razloga navedeni prijedlog nije uvršten među preduvjete za učinak prinudne prodaje u smislu gašenja stvarnih tereta. Umjesto toga, u članak 12 je u vidu kompromisa unesen novi stavak prema kojemu su države članice dužne osigurati da iznos ostvaren prinudnom prodajom bude stvarno dostupan i slobodno prenosiv.<sup>187</sup> Ova je dužnost deklarativne naravi i njezina povreda neće utjecati na opisani učinak prinudne prodaje.

Člankom 12, stavak 3 Konvencija pruža dodatnu zaštitu stjecatelju broda

<sup>183</sup> Tako Pallua, op. cit, str. 100.

<sup>184</sup> Usp. čl. 11, st. 1 Konvencije iz 1967, gdje se određuje da prinudnom prodajom utrnjuju "sve hipoteke i mortgage-i...".

<sup>185</sup> Kao uzor za takav prijedlog poslužila je odredba članka 13 Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine.

<sup>186</sup> V. npr. Doc. JIGE (V)/4, paras. 139-141.

<sup>187</sup> V. [16], paras. 84-85.

na prinudnoj prodaji. Ako je prodaja izvršena u skladu s gore navedenim uvjetima, stjecatelj može od tijela koje je provelo prodaju zatražiti izdavanje svjedodžbe o tome da je brod prodan slobodan od svih tereta, izuzev onih koje je sam preuzeo. Podnošenjem ove svjedodžbe stjecatelj može od voditelja upisnika brodova u koji je brod bio upisan zahtijevati da u tom upisniku briše sve hipoteke (izuzev onih koje je stjecatelj preuzeo), te da upiše vlasništvo broda u njegovo ime, odnosno da u svrhu prijenosa broda u upisnik druge države izda svjedodžbu o brisanju. Budući da se ovime nameće određeno ponašanje kako tijelu koje je izvršilo prodaju, tako i voditelju upisnika u koji je brod upisan, ova se odredba razumljivo ograničava samo na slučajeve kada je brod upisan u državi ugovornici predmetom prodaje u državi ugovornici.

Člankom 16, točka (f) kupcu broda dodjeljuju se dodatna prava kada je riječ o brodu izdatom u zakup. Ako je kupac temeljem članka 11, stavak 3, druga rečenica, ishodio potvrdu o ispisu broda iz upisnika u cilju upisivanja u drugi upisnik, od nadležnog tijela u državi čiju zastavu brod privremeno vije temeljem zakupa on može zatražiti potvrdu o opizivu toga prava.

## **6.2. Prestanak pomorskih privilegija protekom roka**

Kao protuteža pravnoj snazi pomorskih privilegija pojavljuje se ograničen rok njihova trajanja. Takvo načelo prihvaća i Konvencija iz 1993. godine, opredjeljujući se pri tom za unaprijed definirani rok utruća privilegija. U članku 9, stavak 1, Konvencija propisuje da se obvezni pomorski privilegiji gase protekom roka od godine dana od nastanka odnosnih tražbina. Za razliku od Konvencije iz 1926, ovdje se, kao i u Konvenciji iz 1967, usvaja jednoobrazni rok trajanja privilegija.<sup>188</sup>

Članak 9, stavak 2 unosi odredbe o početku tijeka jednogodišnjeg roka trajanja privilegija.<sup>189</sup> U načelu, ovaj rok počinje teći u trenutku nastanka tražbine.<sup>190</sup> Jedino glede privilegija glede tražbina pomoraca on počinje teći tek u trenutku vjerovnikova iskrcaja s broda.<sup>191</sup> Ovakvim rješenjem, unesenim pred samu Diplomatsku konferenciju na prijedlog Norveške, htjelo se pogodovati pomorce jer oni za vrijeme službe na brodu često nisu u mogućnosti poduzimati radnje kojima se rok utruća privilegija obustavlja. Budući da služba na brodu može trajati više mjeseci, pa i preko godine dana, bez ovakve odredbe moglo bi se dogoditi da pomorcu privilegij utrne

<sup>188</sup> Usp. čl. 9, st. 1 Konvencije iz 1926, gdje se, za razliku od ostalih privilegija koji traju godinu dana, onaj s osnova plaća pomoraca ograničava na šest mjeseci. Usp. i čl. 8, st. 1 Konvencije iz 1967. godine.

<sup>189</sup> Odgovarajuća odredba u Konvenciji iz 1967. (članak 8) ne sadrži takva rješenja.

<sup>190</sup> Čl. 9, st. 2, toč. (b) Konvencije.

<sup>191</sup> Čl. 9, st. 2, toč. (a) Konvencije.



prije no što je on uspio učiniti potrebne pravne radnje.

Što privilegirani vjerovnik treba učiniti unutar jednogodišnjeg roka kako se njegov privilegij ne bi neiskorišten ugasio? Prihvaćeno rješenje osnaženju privilegija praktično daje najviše publiciteta: utruće privilegija protekom roka može se spriječiti jedino zaustavljanjem broda i to takvim koje vodi do njegove prinudne prodaje. U ovoj se Konvenciji privremenom zaustavljanju (engl. "arrest") dodaje i zapljena broda (engl. "seizure"). Ovime se htjelo ukazati da se jednogodišnji rok može obustaviti ne samo zaustavljanjem broda u vidu privremene mjere, već i onim koje se obavlja već u sklopu postupka prinudnog izvršenja na tom brodu.<sup>192</sup>

Jednogodišnji rok trajanja privilegija načelno ne podliježe obustavi ili prekidu (čl. 9, st. 2). On međutim ne smije djelovati na štetu privilegiranih vjerovnika ako oni iz opravdanih razloga nisu uspjeli poduzeti Konvencijom predviđene mjere osnaženja koje valja poduzeti u tom roku. Istom odredbom propisuje se stoga da ovaj rok ne teče za vrijeme dok zaustavljanje odnosno zapljena "nije pravno dozvoljena".<sup>193</sup> Ovom široko formuliranom odredbom obuhvaćaju se situacije poput prelaska broda u vlasništvo ili posjed države, stečaja vlasnika broda i sl.

## **7. Redosljed namirenja**

U ovom se dijelu najprije razmatra opći redosljed pojedinih kategorija instrumenata stvarnopravnog osiguranja tražbina koji se spominju u tekstu Konvencije iz 1993. godine. Potom se prelazi na međusobni redosljed obveznih pomorskih privilegija a zatim i hipoteka, da bi se u zaključku ponudio zbirni prikaz redosljeda svih ovih tražbina zajedno. Međusobni redosljed namirenja permisivnih privilegija Konvencija ne uređuje, pa je to pitanje prepušteno nacionalnim zakonodavstvima.

### ***7.1. Redosljed namirenja pojedinih instrumenata predviđenih konvencijom***

#### ***7.1.1. Troškovi uhićenja i prodaje***

Kao i u Konvenciji iz 1967, troškovi povezani s postupkom prinudne prodaje broda, od njegova zaustavljanja odnosno zapljene pa do konačne

---

<sup>192</sup> Izraz "arrest" u smislu Konvencije iz 1952. o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova (članak 1, točka 2) odnosi se naime samo na privremene mjere, te izričito isključuje zapljenu broda u svrhu njegova izlaganja prinudnom izvršenju. V. [4], para. 27; [15], para. 114.

<sup>193</sup> Umjesto izraza "legally prevented" koji se upotrebljava u Konvenciji iz 1967, unosi se izraz "not permitted by law". Ovime se htjelo obuhvatiti i slučajeve kada privilegiranom vjerovniku nije dozvoljeno zaustaviti brod jer je on već zaustavljen. Ako se i u takvom slučaju rok utruća privilegija ne prekine već privilegij nastavi teći, moglo bi se dogoditi da po isteku ranijeg zaustavljanja privilegirani vjerovnik više nema privilegija.

prodaje, ne uživaju status pomorskog privilegija već se izdvajaju u zasebnu nad-privilegiranu kategoriju tražbina koje se namiruju s apsolutnim prioritetom.<sup>194</sup> Konvencija iz 1993, za razliku od one iz 1967, u cilju otklanjanja dvojbe neke od njih i poimenično spominje. Tako se u članku 12, stavak 2, rečenica druga ističe da troškovi koji se namiruju s apsolutnim prioritetom između ostaloga obuhvaćaju i *troškove održavanja broda i posade* kao i *plaće te druge iznose i troškove koji se navode u članku 4, stavak 1 (a)*, a koji su nastali od trenutka zaustavljanja odnosno zapljene broda. U svezi s prvom skupinom troškova valja primijetiti da je, upravo zbog bojazni da bi se izraz "troškovi" (engl. "costs") mogao preusko tumačiti u smislu čisto sudskih troškova, još u Lisabonskom nacrtu ovoj odredbi dodan i izraz "expenses", koji bi se odnosio upravo na izdatke za održavanja broda i posade.<sup>195</sup> Zajednička skupina ocijenila je međutim da to rješenje nije dovoljno jasno, pa sada u tekstu Konvencije uz "costs" i "expenses" stoji i razjašnjenje da oni obuhvaćaju i troškove održavanja broda i posade.<sup>196</sup> Što se tiče plaća i drugih iznosa koji se duguju pomorcima, a koji su nastali od započinjanja postupka izvršenja na brodu, tijekom rada Zajedničke skupine razmatrani su samo troškovi repatrijacije. U tom kontekstu bilo je primjedbi da su troškovi repatrijacije, za razliku od troškova održavanja broda, već obuhvaćeni kategorijom obveznog pomorskog privilegija iz članka 4, stavak 1, točka (i), te da ih ovdje ne treba dodatno štiti. Nasuprot tome istaknuto je, posve opravdano, da se privilegij iz članka 4 može odnositi samo na troškove repatrijacije nastale prije ili najkasnije u vrijeme započinjanja ovršnog postupka na brodu. Kod onih članova posade koji su ostali na brodu i nakon toga i napuštaju ga tek naknadno, trošak repatrijacije ne može biti pokriven privilegijem, pa ostaje bez zaštite. Razlog njihova ostanka na brodu je upravo vršenje poslova vezanih uz odvijanje ovršnog postupka ili održavanje broda u tu svrhu, pa je posve opravdano troškovima njihove repatrijacije dodijeliti jednak status kao i ostalim troškovima i izdacima koji proizlaze iz ovršnog postupka.<sup>197</sup> Na Diplomatskoj konferenciji to je načelo vjerovatno iz istih razloga prošireno i na plaće pomoraca, kao i sve ostale iznose koji im se duguju temeljem njihova zaposlenja na brodu, a koji su nastali od trenutka pokretanja ovršnog postupka.

### **7.1.2. Troškovi uklanjanja podrtine**

O tome kako su troškovi uklanjanja podrtine isključeni s popisa obveznih pomorskih privilegija u Konvenciji već je bilo riječi.<sup>198</sup> Sudbina ove kategorije tražbina se međutim iznenađujuće promijenila u posljednjim trenucima rada na donošenju Konvencije. Na samoj Diplomatskoj konferenciji delegacija

194 V. čl. 12, st. 2 (prva rečenica) Konvencije.

195 Autumn 1988, str. 7.

196 V. [11], para. 102, [13], para. 106.

197 V. [13], paras. 108-111; [16], paras. 89-90.

198 V. pogl. 3.1.3.2. supra.

Nizozemske podnijela je naime prijedlog da se državama članicama dopusti u svojim nacionalnim zakonima odrediti da u slučaju prinudne prodaje nasukanog ili potopljenog broda kojega je uklonilo državno tijelo u javnom interesu troškovi toga uklanjanja namiruju iz prodajne cijene ispred svih pomorskih privilegija. U prilog ovome delegacija Nizozemske iznijela je da se navedeni troškovi prije svega čine u javnom interesu (npr. radi sigurnosti plovidbe i sprečavanja onečišćenja), a da k tome doprinose očuvanju vrijednosti broda, što ide u korist ostalim vjerovnicima prema brodu. Napokon, istaknuto je da Protokol 1 Konvenciji o upisu brodova unutrašnje plovidbe iz 1965. godine u članku 12 sadrži istu takvu odredbu, te da naprimjer nizozemsko pravo sadrži rješenje u istom smislu.<sup>199</sup> Ovaj je prijedlog usvojen na Diplomatskoj konferenciji i odgovarajuća odredba unesena je u tekst Konvencije kao stavak 3 članka 12.

### **7.1.3. Obvezni (prethipotekarni) pomorski privilegiji**

Ovisno o tome da li je država suda iskoristila ovlaštenje iz prethodnog poglavlja, obvezni pomorski privilegiji zauzimaju drugo odnosno treće mjesto na općoj ljestvici prioriteta.<sup>200</sup>

### **7.1.4. Pravo retencije**

Ako pravo zemlje u kojoj se vrši prinudna prodaja broda predviđa pravo retencije brodograditelja odnosno brodopopravljača (čl. 7 Konvencije), te ako se u vrijeme pokretanja postupka prinudne prodaje brod nalazi u posjedu takve osobe, ovlaštenik prava retencije moći će, u zamjenu za obvezno prepuštanje posjeda, namiriti svoju tražbinu odmah nakon što su se namirili svi obvezni privilegiji.<sup>201</sup>

Prigovori unošenju instituta prava retencije u tekst ovog unifikacijskog akta, kao što je već istaknuto, bili su potaknuti upravo redoslijedom namirenja koji mu je taj akt namjenjivao. Neke zemlje naime nisu mogle prihvatiti rješenje po kojemu pravo retencije ne bi uživalo apsolutni prioritet u namirenju.<sup>202</sup> Izneseno rješenje plod je kompromisne pravopolitičke odluke.

### **7.1.5. Upisane hipoteke, mortgage-i i slični tereti**

Izuzev u slučaju predviđenom u prethodnom poglavlju, upisane hipoteke, mortgage-i i slični tereti koji udovoljavaju uvjetima iz članka 1 Konvencije namiruju se iza svih obveznih pomorskih privilegija.<sup>203</sup>

---

<sup>199</sup> Sadržaj nizozemskog prijedloga v. u A/CONF.162/CRP.6, str. 3-4.

<sup>200</sup> Članak 12, stavak 2, druga rečenica, te članak 5, stavak 1 Konvencije.

<sup>201</sup> Čl. 12, st. 4 Konvencije.

<sup>202</sup> V. npr. [11], para. 78; [16], paras. 49, 54.

<sup>203</sup> Čl. 5, st. 1 Konvencije.

### **7.1.6. Permisivni pomorski privilegiji**

Ovi pomorski privilegiji, ako su predviđeni odgovarajućim nacionalnim pravom, dolaze na red za namirenje tek nakon što su namirene sve hipoteke, mortgage-i i slični tereti.<sup>204</sup>

Temeljem članka 12, stavak 2, treća rečenica, kupovna ostvarena prinudnom prodajom broda razdjeljuje se ovlaštenicima gore navedenih instrumenata tek u omjeru koji je potreban za namirenje njihovih tražbina, dok se možebitni ostatak nakon namirenja svih vjerovnika isplaćuje vlasniku broda i slobodno je prenosiv. Posljednjeg dijela ove odredbe nema u tekstu Konvencije iz 1967, niti se o njemu raspravljalo u okrilju Zajedničke skupine. On je, na prijedlog grčke delegacije,<sup>205</sup> unesen u tekst Konvencije na samoj Diplomatskoj konferenciji i to kako bi se učinilo nedvojbenim da će ostatak biti slobodno raspoloživ u korist vlasnika broda.

### **7.2. Redoslijed namirenja obveznih pomorskih privilegija međusobno**

Redoslijed namirenja obveznih privilegija međusobno ravna se, po uzoru na Konvenciju iz 1967, po dva kriterija. To su: *kategorija* te, *podredno, vrijeme nastanka*. Što se tiče primjene prvoga od njih, Konvencija iz 1993. unosi značajne promjene u redoslijed privilegija u odnosu na Konvenciju iz 1967. godine. Razmotrimo taj redoslijed u usporedbi s rješenjima Konvencije iz 1967.

(a) Plaće i druge tražbine zapovjednika, časnika i ostalih članova posade s osnova njihova zaposlenja na brodu (čl. 4, st. 1, toč. (a))

Ove tražbine zadržavaju položaj vodećeg privilegija.<sup>206</sup>

(b) Tražbine s osnova smrti ili tjelesne ozljede, bilo da su nastale na moru ili kopnu, koje su u izravnoj svezi s uporabom broda (čl. 4, st. 1, toč. (iii))

S trećeg mjesta u Konvenciji iz 1967,<sup>207</sup> ove tražbine u Konvenciji iz 1993. godine dopijevaju na drugo mjesto.

(c) Tražbine s osnova nagrade za spašavanje (čl. 4, st. 1, toč. (c))

Ova kategorija tražbina učinila je znatan "skok" u odnosu na Konvenciju iz 1967. i to s posljednjeg na treće mjesto.<sup>208</sup>

(d) Lučke pristojbe, pristojbe za korištenje kanala i ostalih plovnih puteva, kao i naknade za peljarenje (čl. 4, st. 1, toč. (d))

204 Čl. 6, toč. (c) Konvencije.

205 V. A/CONF.162/CRP.5.

206 Usp. čl. 4, st. 1, toč. (i) Konvencije iz 1967.

207 Usp. čl. 4, st. 1, toč. (iii) Konvencije iz 1967.

208 Usp. čl. 4, st. 1, toč. (v) Konvencije iz 1967.

Usljedi neslaganja oko same njihove opstojnosti među obveznim pomorskim privilegijama, ove su tražbine u vidu kompromisa zadržane na popisu, ali sa sniženim redom prvenstva - s drugog mjesta one dospijevaju na četvrto.<sup>209</sup>

(e) Deliktne tražbine s osnova materijalnih gubitaka ili oštećenja prouzročenih uporabom broda izuzev gubitka ili oštećenja tereta, kontejnera ili imovine putnika koji se prevoze na brodu (čl. 4, st. 1, toč. (e))

Dok ih već Konvencija iz 1967. smiješta dosta nisko - na četvrto mjesto,<sup>210</sup> ove tražbine u Konvenciji iz 1993. dolaze na posljednje, peto mjesto.

Na utvrđeni poredak privilegija prema kategoriji tražbine na jednak način kao i u Konvenciji iz 1967. djeluje *vremenski* kriterij. Temeljem članka 5, stavak 2, svi privilegiji, bez obzira na kategoriju, nastali prije početka operacije spašavanja namiruju se tek nakon privilegija s osnova nagrade za spašavanje. Privilegiji svih kategorija grupiraju se dakle na one nastale prije, te one nastale poslije neke operacije spašavanja, a unutar tih skupina se dalje svrstavaju po kategorijama. Upravo iz ovog razloga promicanje privilegija s osnova nagrade za spašavanje s posljednjeg na treće mjesto posve je bez značaja i samo zbunjuje. Privilegij s osnova nagrade za spašavanje uzima prednost svim ostalim ranije nastalim privilegijima, kotirali oni u članku 4 iznad ili ispred spašavateljeva privilegija. Isto tako, privilegiji nastali nakon početka operacije spašavanja kotiraju opet, i to svi bez obzira na redosljed u članku 4, ispred privilegija s osnova spašavanja. Rješenje u Konvenciji iz 1967, gdje se privilegij s osnova spašavanja smješta na posljednje mjesto i predstavlja "graničnik" po kojemu se privilegiji grupiraju po vremenskom kriteriju čini se daleko logičnijim.<sup>211</sup> Na iznesenu nelogičnost upozoravalo se još od početka rada Zajedničke skupine, no stavovi da ovom privilegiju treba u članku 4 priznati viši rang bili su očito glasniji.<sup>212</sup>

Privilegiji unutar jedne te iste kategorije namiruju se srazmjerno.<sup>213</sup> I od ovog pravila dosljedno se izuzimaju privilegiji s osnova nagrade za spašavanje koji, ako ih ima više među sobom kotiraju obrnuto vremenskom redosljedu nastanka odnosnih tražbina.<sup>214</sup>

209 V. Alcantara, op.cit, str. 22-7; [4], para. 16. Usp. čl. 4, st. 1, toč. (ii) Konvencije iz 1967.

210 Usp. čl. 4, st. 1, toč. (iv) Konvencije iz 1967.

211 Jednako logično bilo bi i smjestiti spašavanje na prvo mjesto među privilegijima.

212 V. [9], para. 32; [10], str. 9; [11], para. 48; [15], para. 57.

213 Čl. 5, st. 3 Konvencije.

214 Čl. 5, st. 4 Konvencije. Tražbine s osnova zajedničke havarije smatraju se nastalima na dan kada je izvršen čin zajedničke havarije. Tražbine s osnova spašavanja smatraju se nastalima na dan okončanja operacije spašavanja.

### **7.3. Redosljed upisanih hipoteka (odnosno mortgage-a i sličnih tereta) međusobno**

Pitanju međusobnog redosljeda upisanih hipoteka odnosno mortgage-a Konvencija pristupa tek ovlaš. U članku 2 ona određuje da se to pitanje ima određivati po pravu upisa broda.

### **7.4. Zbirni prikaz redosljeda prvenstva**

Temeljem gornjih razmatranja može se pružiti slijedeći sumarni prikaz redosljeda namirenja različitih tražbina uređenih Konvencijom iz 1993. godine:

1. TROŠKOVI POVEZANI S POSTUPKOM PRINUDNE PRODAJE
2. TROŠKOVI UKLANJANJA PODRTINE - ako je tako predviđeno nacionalnim pravom države suda
3. OBVEZNI (PREHIPOTEKARNI) POMORSKI PRIVILEGIJI, slijedećim unutrašnjim redosljedom:
  - (a) Plaće i ostale tražbine pomoraca
  - (b) Tjelesne štete
  - (c) Spašavanje - s time da ovi privilegiji imaju prednost pred svim privilegijama iz ostalih skupina koji su nastali ranije
  - (d) Pristojbe luka, kanala i ostalih plovnih putova, naknada za peljarenje
  - (e) Materijalne izvanugovorne štete
4. PRAVO RETENCIJE BRODOGRADITELJA ODNOSNO BRODOPOPRAVLJAČA - ako je predviđeno mjerodavnim nacionalnim pravom
5. UPISANE HIPOTEKE, MORTGAGE-i I SLIČNI UPISIVI TERETI
6. PERMISIVNI (POSTHIPOTEKARNI) PRIVILEGIJI - ako su predviđeni mjerodavnim nacionalnim pravom.

## **V. ZAKLJUČAK**

### **Ocjena i stupanje na snagu**

Općenito govoreći, Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993. godine predstavlja suvremen i relativno cjelovit sustav stvarnih jamstava na brodu. U cijelosti građena na predlošku Konvencije iz 1967. godine, ona sadrži sve osobine ove potonje, uz određena poboljšanja. Ta se poboljšanja mogu sažeti na sljedeći način:

(a) izrazima "hipoteka" i "mortgage" dodan je i izraz "slični upisivi tereti", pa je izbjegnuta opasnost da neka ugovorna sredstva jamstva za osiguranje dogovorenih kredita ne budu priznata samo zbog razlike u nazivu;

(b) krug privilegija koji u namirenju kotiraju ispred hipoteka, mortgage-a i sličnih tereta je donekle sužen, a usvojeni privilegiji promijenili su međusobni redoslijed u skladu sa suvremenim potrebama i shvaćanjima;

(c) isključivanjem tražbina za štetu u svezi s onečišćenjem teretom ulja ili pomorskim prijevozom drugih štetnih i opasnih tvari s popisa privilegija hipotekarni vjerovnici se štite od prijetnje ovih katkad ogromnih šteta; s druge strane, vjerovnici takvih šteta ne trpe jer su upućeni na međunarodne režime koji jamče relativno sigurnu naknadu;

(d) izričitom zabranom prostiranja privilegija na osigurninu broda, hipotekarnim vjerovnicima jamči se dostupnost osigurnine (ako je njezin prijenos predviđen ugovorom o hipoteci ili mortgage-u);

(e) permisivnim (posthipotekarnim) privilegijima utvrđene su neke osnovne osobine te način i rokovi prestanka, čime se unosi određeni stupanj jednoobraznosti u ovaj institut prepušten nacionalnim zakonima, osobito glede načina njegova utruća;

(f) svođenjem prava retencije samo na ovlaštenja brodograditelja i brodogradnjača s redoslijedom namirenja prije hipoteka (odnosno mortgage-a i sličnih tereta) i ukidanjem slobode određivanja ostalih prava retencije s nižim redoslijedom prvenstva unosi se viši stupanj jednoobraznosti u nacionalnim pravima;

(g) dorećenije se rješava položaj ovlaštenika prava retencije u slučaju prinudne prodaje broda;

(h) režim upućivanja obavijesti o prinudnoj prodaji podrobnije se uređuje, čime se bolje ostvaruje načelo publiciteta prinudne prodaje;

(i) u cilju zaštite svih vjerovnika čija se jamstva gase uslijed prinudne prodaje uvodi se načelno pravilo da kupovna ostvarena tom prodajom mora biti stvarno dostupna i slobodno prenosiva;

(j) unose se odredbe koje štite interese vjerovnika u slučaju privremene promjene zastave uslijed izdavanja broda u zakup;

(k) općenito je poboljšana stilizacija odredbi.

Usprkos brojnim osobinama, Konvenciji valja uputiti određene zamjerke. One se mogu sažeti na sljedeći način:

(a) ponovno se propuštaju definirati osnovni pojmovi kojima Konvencija barata. U slučaju hipoteke odnosno mortgage-a i sličnih tereta odbačeni su neki opravljeni prijedlozi kojima bi se u Konvenciji razjasnilo značenje tih pojmova. Kao i kod Konvencije iz 1967, to može ugroziti samu svrhu

odredaba o međunarodnom priznanju hipoteka (odnosno mortgage-a i sličnih tereta);

(b) i dalje je neriješen inherentni problem inkompatibilnosti hipoteke i mortgage-a, što bi kod ocjenjivanja jednog instituta pred sudom koji se priklanja drugome moglo ugroziti ostvarenje načela o međunarodnom priznanju tih instrumenata, kao i zaštitu njihovih vjerovnika kod promjene državne pripadnosti broda;

(c) ni ova konvencija ne sadrži mehanizam kojime bi se kod promjene državne pripadnosti broda zajamčilo da će se hipoteka (odnosno mortgage ili slični teret) iz staroga automatski upisati u novi upisnik i tamo održati originalni red prvenstva;

(d) glede kruga prehipotekarnih privilegija nije postignuto principijelno rješenje već je on rezultat kompromisa, pa se može tvrditi da hipotekarnim vjerovnicima s ovog aspekta nije osigurana najveća moguća zaštita;

(e) propisivanjem da se pravo retencije namiruje tek iza svih obveznih privilegija Konvencija se sukobljuje s nacionalnim rješenjima određenog broja zemalja koje pravu retencije daju apsolutni prioritet, pa je njihovo prihvaćanje Konvencije dvojbeno;

(f) kod propisivanja permisivnih pomorskih privilegija, kao i prava retencije, ne naznačuje se po kojem nacionalnom pravu će se ocjenjivati postojanje nekog takvog ovlaštenja;

(g) propisivanjem mogućnosti da se u nacionalnim pravima tražbini s osnova uklanjanja podrtine dodijeli redosljed namirenja čak i ispred obveznih privilegija Konvencija istina koncedira određenim nacionalnim pravima, ali istovremeno unosi element nesigurnosti u sam vrh ljestvice prioriteta.

Prihvaćenost Konvencije iz 1993. nezahvalno je prognozirati.<sup>215</sup> S jedne strane, okolnost da Konvencija ne odstupa radikalno od Konvencije iz 1967. koja je glede prihvaćenosti posve podbacila, može izazvati pesimistične procjene. Nedostatak definicije osnovnih pojmova u Konvenciji može k tome stvoriti različita shvaćanja nekih bitnih rješenja, a po nekim procjenama države bi mogle biti spremnije pomiriti se s osjećajem nedostatka ikakvog sporazuma no s lažnim osjećajem sporazuma.<sup>216</sup> Uz dvije neuspjele međunarodne konvencije na tom polju, možda je ovo bila prigoda za temeljitiju reviziju i sistematizaciju stvarnih jamstava na brodu i postupka njihova osnaženja, a možda se moglo zahvatiti čak i šire, ka svim pomorskim

---

<sup>215</sup> Temeljem članka 19, st. 1, Konvencija će stupiti na snagu šest mjeseci nakon što je spremnost da se njome obvežu izrazilo 10 država.

<sup>216</sup> Tako Jackson D. C., *Arrests, Liens & Mortgages - Modern Needs & Modern Developments*, Institute of Maritime Law, Southampton, 1988, str. 28.



tražbinama. Tvorci Konvencije iz 1993. se nisu htjeli upustiti u takav pothvat.<sup>217</sup>

S druge strane, sudeći po stavovima nacionalnih udruga za pomorsko pravo izraženim još na početku pripremnih radova, u razdoblju od 1967. očito je sazrela svijest da je i Konvencija iz 1967. jedan kvalitetan unifikacijski akt, te da bi se šira unifikacija mogla postići već unošenjem u tu konvenciju odgovarajućih izmjena koje su se tijekom vremena nametnule. Izrada Konvencije iz 1993. krenula je tim praktičnim putem i u dobroj mjeri ostvarila planirani cilj. K tome, pravna je nesigurnost na ovom polju vrlo izražena i potreba za unificiranim režimom stvarnih jamstava na brodu je gotovo alarmantna, pa za temeljitu reviziju cjelokupne građe očito nema vremena. Ako je cijeliti po tome da su neke najvažnije odredbe Konvencije iz 1993. rezultat kompromisa, a da je na Diplomatskoj konferenciji Konvencija prihvaćena konsenzusom, čini se da zemlje svijeta pokazuju spremnost odreći se nekih svojih načela kako bi se konačno došlo do unificiranog režima stvarnih jamstava na brodu. Svaki unifikacijski akt obilježen je odnosom između dvaju suprotstavljenih ideala: unifikacije u substancijalnom i unifikacije u teritorijalnom smislu. U substancijalnom smislu, Konvencija iz 1993. svjesno je svedena na ograničenu, ali solidnu unifikaciju. Što se tiče unifikacije u teritorijalnom smislu, iz gore iznesenih razloga smatram da valja očekivati široku međunarodnu prihvaćenost.

---

217 Zanimljivo je napomenuti da je tijekom rada na pripremi Konvencije oformljena radna skupina od šest istaknutih stručnjaka iz međunarodnog pomorskog prava, pod vodstvom profesora W. Tetleya, koja je ponudila idejni nacrt jednog alternativnog režima pomorskih tražbina. Izvještaj ove skupine stručnjaka objavljen je u dokumentu pod nazivom "A new approach to the international regime for maritime securities", [3]. Po zamisli idejnih tvoraca, jednim sveobuhvatnim unifikacijskim dokumentom valjalo bi urediti sve pomorske tražbine u odnosu na brod, njihov međusobni odnos, te mehanizme njihova osnaženja. Taj bi režim obuhvatio nekolicinu raznovrsnih instrumenata i rangirao ih na nov način. Sadržavao bi njihove definicije i detaljnije određivao osnovne osobine nekih od njih. Ovim bi režimom bili obuhvaćeni sljedeći instrumenti, redom njihova zamišljenog prvenstva:

Kategorija A: Tražbine države, sudski troškovi

Kategorija B: Plaće posade

Kategorija C: (i) Hipoteka i mortgage

(ii) "Povlaštena pomorska jamstva" (nov naziv za pomorske privilegije)

Kategorija D: Pravo retencije odnosno possessory lien

Kategorija E: Pomorske tražbine kod kojih postoji mogućnost zasnivanja stvarnog jamstva zaustavljanjem broda

Kategorija F: Tužba in personam

Podrobnije [3], para. 141. Tijekom aktivnosti Zajedničke skupine stručnjaka ovom konceptu nažalost nije posvećena veća pozornost.

## RADNI DOKUMENTI KOJI SE ČEŠĆE SPOMINJU U ČLANKU

- [1] UNCTAD Secretariat, Preliminary analysis of possible reforms in the existing international regime of maritime liens and mortgages, Doc. TD/B/C.4/ISL/48 od 24.07.1984.
- [2] UNCTAD Secretariat, Analysis of progress in possible reforms in the existing international regime of maritime liens and mortgages and a possible methodology of approach to future work, Doc. TD/B/C.4/ISL/52 od 07.08.1985.
- [3] UNCTAD Secretariat, A new approach to the international regime for maritime securities, Doc. TD/B/C.4/AC.8/2 od 15.10.1986.
- [4] CMI, Maritime Liens and Mortgages, Final Report of the Chairman of the International Sub-Committee, Doc. MLM-1926/1967-66 / II-1985.
- [5] CMI, Maritime Liens and Mortgages, Report of the Working Group, Doc. MLM-1926/1967 - 27 / IV-1983.
- [6] IMO Secretariat, Maritime Liens and Mortgages - Issues for consideration pursuant to the terms of reference of the Joint Intergovernmental Group, Doc. JIGE/1/3 od 17.10.1986.
- [7] IMO/UNCTAD, Report of the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Matters on its first session, Doc. JIGE(I)/4 od 23.12.1986.
- [9] IMO/UNCTAD, Report of the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Matters on its second session, Doc. JIGE(II)/3 od 28.05.1987.
- [10] IMO/UNCTAD, Consideration of maritime liens and mortgages and related subjects, in accordance with the terms of reference of the Joint Intergovernmental Group, Doc. TD/B/C.4/AC.8/9 od 01.09.1987.
- [11] IMO/UNCTAD, Report of the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Matters on its third session, Doc. JIGE(III)/3 od 27.01.1988.
- [12] IMO/UNCTAD, Consideration of maritime liens and mortgages and related subjects, in accordance with the terms of reference of the Joint Intergovernmental Group, Doc. JIGE (IV)/2 od 26.02.1988, Part A.
- [13] IMO/UNCTAD, Report of the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Matters on its fourth session, Doc. JIGE(IV)/5 od 31.05.1988.
- [14] IMO/UNCTAD, Consideration of maritime liens and mortgages and related subjects, in accordance with the terms of reference of the Joint Intergovernmental Group, Doc. JIGE (V)/2 od 24.08.1988, Part A.
- [15] IMO/UNCTAD, Report of the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Matters on its fifth session, Doc. JIGE(V)/4 od 31.01.1989.
- [16] IMO/UNCTAD, Report of the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Matters on its sixth session, Doc. JIGE(VI)/7 od 06.11.1989.

- [17] IMO/UNCTAD, Final report of the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Matters, Doc. JIGE(VI)/8 od 17.11.1989.
- [18] UN/IMO, Conference of Plenipotentiaries on a Convention on Maritime Liens and Mortgages, Compilation of comments and proposals by Governments, and by intergovernmental and non-governmental organizations, on the draft convention on maritime liens and mortgages, Doc. A/CONF.162/3/Add.3. od 08.04.1993.
- [19] IMO/UNCTAD, Final reading of the draft articles for a convention on maritime liens and mortgages, Doc. JIGE (VI)/2 od 01.03.1989.
- [20] UN/IMO, Conference of Plenipotentiaries on a Convention on Maritime Liens and Mortgages, Compilation of comments and proposals by Governments, and by intergovernmental and non-governmental organizations, on the draft convention on maritime liens and mortgages, Doc. A/CONF.162/3/Add.1 od 24.02.1993.

## Summary

### INTERNATIONAL CONVENTION ON MARITIME LIENS AND MORTGAGES, 1993

*The topic of this paper is the third unification project in the field of maritime liens and mortgages. The author provides an analysis of the motives for the Convention, as well as of the preparatory activities, main characteristics, and a majority of its provisions. He points to the legal and economic reasons which, at the beginning of the nineteen- eighties, urged for a prompt unification in the field of maritime liens and mortgages. He provides an outline of the preparatory activities undertaken by the CMI, as well as the joint efforts by the IMO and the UNCTAD on drafting the Convention. The main part of the paper consists of a detailed survey and a commentary of the Convention's relevant provisions, with the indication of the reasons behind each provision, and a comparison with the provisions contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules on Maritime Liens and Mortgages 1967, as well as the CMI's 1985 Lisbon Draft Revision of the said Convention. At the end, the author provides a catalogue of advantages and drawbacks of the 1993 Convention, and attempts to assess the chances as to its international acceptance.*