

VJEROJATNOST POTEŠKOĆA NAPLATE TRAŽBINA KAO TEMELJ PRIVREMENIH MJERA NA BRODU PO MEĐUNARODNOJ KONVENCIJI O ZAUSTAVLJANJU BRODOVA, 1952.

Đorđe Ivković
odvjetnik u m.

UDK 368.811.3:368.23
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: listopada 1994.

Jedan od elemenata potrebnih za dozvolu privremene mjere zaustavljanja broda je i element sprječavanja, otežavanja i sl. naplate tražbine, a koji moraju biti subjektivnog karaktera. Konvencija o zaustavljanju iz 1952., koja je kod nas promulgirana, i koja prema tome ima prema čl.134. Ustava jaču snagu od zakona, ne zahtijeva taj element. Razmatra se inozemna doktrina i sudska praksa u vezi s primjenom Konvencije 1952., kao i naša sudska praksa. Ističe se potreba promjene naše sudske prakse nakon rješidbe Vrhovnog suda Republike Hrvatske od 3.12.1991., br.II-Rev-7/1989-2.

Propisom članka 134. Ustava Republike Hrvatske i odlukom Vrhovnog suda Republike Hrvatske br.II-Rev-7/1989.-2. od 3.12.1991. postalo je nesporno da međunarodne konvencije trebaju sudovi primjenjivati u izvornom tekstu.

Pomorski zakonik¹ razlikuje se od Konvencije 1952.² u priličnom broju slučajeva. Propisom čl.974. Pomorskog zakonika, trebaju se primijeniti na privremene mjere propisi općega izvršnog postupka, ako odredbama Pomorskog zakonika nije drukčije predviđeno. U Pomorskom zakoniku nema propisa o uvjetima za određivanje privremenih mjera, kao što je to bilo u bivšem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u čl.979., pa dolazi do primjene čl.265. Zakona o izvršnom postupku, koji predviđa kao uvjet vjerojatnost postojanja potraživanja i opasnost da će bez takve mjere dužnik spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine time što će svoju imovinu, odnosno svoja sredstva,

¹ NN. 17./1994.

² Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, Bruxelles, 10. svibnja 1952.

otuđiti, prikriti ili na drugi način njome raspolagati. Time je za slučajeve primjene Pomorskog zakonika situacija u teoriji jasna.

Međutim, čini se da je u slučaju primjene Međunarodne konvencije 1952., situacija različita od Pomorskog zakonika, jer se u Konvenciji ne spominje nigdje kao uvjet za privremenu mjeru, otežavanje naplate tražbine.³

Inozemna doktrina razmatrala je tu činjenicu još od pripremnih radova za donošenje Konvencije, pa i dalje uglavnom smatra da sud nije dužan ocijeniti postoji li opasnost, tj. otežavanje naplate tražbine, nego samo postoji li vjerojatnost tražbine i spada li tražbina u pomorske tražbine navedene u čl.1. Konvencije. Time se očituje jedna od bitnih razlika između primjene Konvencije i Pomorskog zakonika.

Kao i obično postoje razilaženja u doktrini, pa i u judikaturi, a ima i ekstremnijih mišljenja da ne treba učiniti vjerojatnim niti postojanje tražbine⁴. Smatra se da bi sud trebao izvršiti samo izvjesno prethodno istraživanje je li postojanje tražbine, odnosno zahtjeva, razumno.⁵ Međutim, moglo bi se smatrati da Konvencija ipak postavlja zahtjev u tom smjeru, u čl.1.,st.4. i to je sporno.

U slučaju rješavanja zahtjeva za privremenu mjeru protiv broda, nakon što sud utvrdi da brod vije zastavu države ugovornice, dužan je primijeniti Konvenciju, jer čl.134. Ustava propisuje da konvencije imaju jaču snagu od zakona.⁶ To znači da konvencije imaju općenito jaču snagu, pa ako sadrže propise postupovne naravi, ti postupovni propisi konvencija imaju jaču snagu od postupovnog propisa domaćeg zakona. Iz toga proizlazi da, čak i ako bi se smatralo da je Zakon o izvršnom postupku postupovni propis koji mora primijeniti sud,⁷ notorno je da u tom zakonu postoje i propisi koji se smatraju supstancijalni. Prema tomu supstancijalni propisi u Zakonu o izvršnom postupku neće se primjenjivati ako Konvencija propisuje supstancijalne propise protivno Zakonu o izvršnom postupku.⁸

³ Konvencija se ne primjenjuje na brodove pod hrvatskom zastavom pred hrvatskim sudovima, ali se može primijeniti ako plove pod stranom zastavom države NE-ugovornice.

⁴ Berlingieri, *Arrest of Ships*, 1992., str. 120. et seq., analizira pripreme radove za Konvenciju 1952., judikaturu i doktrinu.

⁵ Koristi se engleski izraz "reasonable", dok ZIP u čl. 275. govori o "postojanju vjerojatnosti". Ima mišljenja da se za Konvenciju ne treba utvrđivati niti *prima facie* postojanje tražbine, ali to je usamljeno mišljenje (Rodière, *Le Navire*, 1980., p.248.). Francuski izraz je "allégation d'un droit ou d'une créance", engleski "assertion of a right to something".

⁶ Vrhovni sud Republike Hrvatske, II-Rev-7/1989-2 od 3.12.1991.: "... članak 134. Ustava Republike Hrvatske određuje da međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom i o b j a v l j e n i čine dio unutrašnjeg pravnog poretka Republike, a po pravnoj su snazi iznad zakona."..."sudovi neposredno primjenjuju međunarodne ugovore koji su objavljeni..."

⁷ Glede primjene *lex fori*, Čorić smatra da: "U skladu s odredbom čl.6., st.2. Konvencije, zaključujemo da će to biti prema pravu države u kojoj treba biti izvršeno zaustavljanje."

⁸ Triva, Belajac, Dika, *Sudsko izvršno pravo*, 1980., para 1., br. 3.: "Iako se zakoni koji reguliraju materiju izvršnog prava obično smatraju procesnim zakonima, njihova je specifičnost... u tome, što oni ne sadrže samo odredbe o izvršnom postupku, već propisuju i supstancijalnopravne(imovinskopravne i druge građanskopravne, radno-

Privredni sud Hrvatske smatra, međutim, da je i pri primjeni Konvencije potreban "element subjektivne opasnosti"⁹, ne pozivajući se na propis iz Konvencije, pa se može smatrati da primjenjuje postupovna pravila iz Zakona o izvršnom postupku i kada se zahtjev rješava prema Konvenciji.

S tim u svezi, potrebno je razmotriti i čl.8. Konvencije, gdje se raspravlja o primjeni Konvencije i na brodove koji viju zastavu država NE-ugovornica. Naime, u tom slučaju, na takve brodove iz država NE-ugovornica, ne primjenjuje se obvezno Konvencija, ali se može primijeniti, a može doći do primjene i domaći (naš) zakon¹⁰. Iz dikcije čl.8.,st.2. ne proizlazi jasno da li se primjena Konvencije ili domaćeg zakona, određuje unaprijed, jednim propisom, ili od prilike do prilike. U stvari, iz inozemne doktrine proizlazi da se kumulativno primjenjuje i čl.1. Konvencije i *lex fori*. Uostalom, nije baš uobičajeno da jedna Konvencija sadrži i takav propis kojim se omogućava primjena Konvencije na slučaj koji ne spada u Konvenciju! Intencija sastavljača Konvencije bila je da se ista primjenjuje i na slučajeve broda koji vije zastavu države NE-ugovornice, i to zbog pokušaja da se stvori opća jednaka situacija za privremene mjere na brodovima, što je u krajnjem slučaju i svrha međunarodnih konvencija.¹¹

pravne, porodičnopravne, kaznenopravne itd.) pretpostavke i posljedice provođenja tog postupka. Zbog toga... treba razlikovati norme izvršnog procesnog od normi izvršnog supstancijalnog prava."

⁹ PS H II Pž-2741/91 od 10. ožujka 1992., UPP 137.-140., str. 169.: "Za postojanje hipoteke na brodu potreban je njezin upis u upisnik brodova. Ako hipoteka nije upisana presuda koja je donesena na osnovi hipotekarne tužbe, je ništavna... Daljnji preduvjet za primjenu navedene Konvencije je opasnost da će bez te mjere naplata biti onemogućena ili otežana. Te opasnosti nema ako se radi o domaćem brodu upisanom u hrvatski upisnik brodova, te ako dužnik ništa ne poduzima da oteža ili osujeti vjerovnikovu tražbinu." Iz obrazloženja: "Konačno ne postoji ni element subjektivne opasnosti, jer, niti je dokazano da dužnik nešto poduzima da osujeti vjerovnike u naplati tražbine, niti da će naplata biti otežana. Konačno ne radi se o pretpostavci presumirane opasnosti, jer se radi o brodu domaće zastave u zemlji u kojoj vjerovnici imaju osigurano ugovorno založno pravo na brodu (clausula intabulandi)."

Primjedba: Iako se odluka poziva na nekoliko propisa iz Konvencije, ne poziva se niti na jedan propis u vezi s opasnošću, iz čega bi se moglo zaključiti da jednostavno primjenjuje ZIP, iako Konvencija ima veću snagu od zakona. Mislim da to nije osnovano.

¹⁰ Čl.8., st.2. Konvencije glasi: "2) Brod koji vije zastavu države ugovornice moći će biti zaustavljen na području države ugovornice radi jednog od potraživanja nabrojanih u čl.1. ili drugog potraživanja za koji nacionalni zakon te države ugovornice dopušta zaustavljanje.

¹¹ Prof. Ripert, CMI Bull. n. 105., 310.:

"Drugi stavak (čl.8.) odnosi se na slučaj broda koji vije stranu zastavu zemlje koja nije članica Konvencije, a koji se nalazi u luci države članice Konvencije.

Htjeli smo da Konvencija omogućava sekvestar broda koji ne pripada državi ugovornici.

Brod može biti sekvestriran ili na osnovi propisa Konvencije ili na osnovi lokalnih propisa.

Bez sumnje, sa stanovišta međunarodnih propisa, može izgledati presmiono primijeniti međunarodnu konvenciju na brodove koji viju zastavu zemlje nečlanice, ali ako se Konvencija ne primijeni, dat ćemo tim brodovima prednost u odnosu na brodove koji viju zastavu države ugovornice.

To je razlog zbog čega je bilo odlučeno da se takvi brodovi mogu sekvestrirati i na osnovi Konvencije i na osnovi lokalnih propisa." (slobodan prijevod)

Pa, ipak, o tomu se raspravljalo prilikom donošenja Konvencije još daleke 1951. godine i tada je G.Berlingieri, koji je aktivno sudjelovao na Konferenciji, kao član Bureau Permanent CMI, odgovarajući u raspravi naveo da sudac ne treba razmatrati postoji li opasnost.¹²

Pasanisi¹³ je bio mišljenja da sudac mora najprije kvalificirati tražbinu da li ulazi u čl.1. i, jasno, također vjerojatnost tražbine, ali Pasanisi odmah nadodaje da se tu završava aktivnost suca, jer Konvencija ne zahtijeva druge uvjete, i da Konvencija apsolutno ne spominje opasnost od zakašnjenja ili bilo kakav drugi razlog urgentnosti. Na osnovi toga zaključuje da je Konvencija prihvatila drugi pristup nego što je to pristup lokalnog zakona, i da prema tomu za tražbine iz čl.1. privremena mjera mora biti uvijek izdata.¹⁴

A.Mordiglia¹⁵ smatra da je svrha Konvencije jednoobraznost u međunarodnom pristupu i da govori o tomu da se vjerojatnost opasnosti ne smije ocjenjivati, jer neki pravni sustavi, kao npr. anglosaxonski sustav, uopće ne poznaju *periculum in mora*.¹⁶ Slično i francuski sustav, te sustavi mnogih drugih pomorskih zemalja.¹⁷

Raspravljajući stupanje na snagu Konvencije u Italiji, F.Berlingieri je istaknuo da čl.652. Codice di navigazione štiti privilegije, pa da ne treba dokazivati "il pericolo di perdere garanzie del credito", međutim, da uvođenje Konvencije u talijansko pravo praktično znači prestanak primjene u pomorskom pravu pojma "periculum in mora".¹⁸

¹² "... il giudice (potesse) sempre esaminare se vi fosse per lo meno l'apparenza del diritto vantato, ma che egli non dovesse altresì esaminare se il creditore corresse il rischio di perdere la garanzia del proprio credito." Bull.CMI., 105.

¹³ Pasanisi, E., La Conferenza di Napoli di CMI, Dir.Mar. 1951., 574.

¹⁴ Pasanisi, E., loc.cit.: "... la convenzione infatti non richiede altri elementi, in ispecie non parla di pericoli nel ritardo o di altre ragioni di urgenza... (adotando) il ... criterio di limitare la tutela del sequestro a favore di alcuni crediti, per i quali quindi deve essere sempre concesso."

¹⁵ A. Mordiglia, La Convenzione di Bruxelles 10 Maggio 1952... Dir.Mar.1981., str. 133.

¹⁶ Mordiglia, loc.cit. U pogledu engleskog prava navedeno je: "In order to obtain an arrest it is merely necessary to state on affidavit the nature of the claim and circumstances giving rise to it and that the claim has not been satisfied."

¹⁷ Mordiglia, op.cit.: "Under French Law it is not necessary to prove conclusively that a valid claim exists. The Decret of 24.2.1971. states that arrest can be granted as soon as it is shown that there is the likely-hood of a valid claim."

¹⁸ Berlingieri, F., Arrest..., str. 33.: "Under Italian law, arrest, either of a ship or of any other asset of the debtor, is conditional to the danger of the claimant being unable to enforce his claim after he has obtained an enforceable judgement (*periculum in mora*). As a general rule therefore, an arrest cannot be granted if the debtor is in good financial condition. This rule, however, is not applied in respect of maritime liens, since arrest is the specific manner in respect of maritime liens. The question thus arises whether this exception may be extended to all maritime claims listed in Article 1. of the Convention and the trend of jurisprudence seems to favour this solution."

Prema tome, talijanski unutrašnji propis zahtijeva i vjerojatnost opasnosti, ali *periculum in mora* nije potreban za Konvenciju.

Isti autor, Ratifica delle Convenzioni di Bruxelles 10 Maggio 1952... Dir.Mar. 1978., str. 153.: "L'introduzione nel nostro diritto interno della Convenzione 1952 ha l'effetto pratico di escludere praticamente in modo totale nel campo marittimo del concetto di *periculum in mora*..."

Doktrina smatra da bi se na brodove koji viju zastavu države NE-ugovornice trebao primijeniti ne samo čl.1. Konvencije, koji daje popis pomorskih tražbina, nego i da bi se trebali primijeniti i ostali propisi Konvencije u cijelosti.

Propis čl.976.,st.2. Pomorskog zakonika ne govori o eventualnoj primjeni Konvencije, nego govori o dvije situacije, tj. za slučaj postojanja uzajamnosti, kada se primjenjuje čl.878., st.1. i 2. Pomorskog zakonika, ili, ako nema uzajamnosti, kada dolaze do primjene opći propisi izvršnog postupka.

Razmatrajući propis čl.976.,st.2. Pomorskog zakonika, tj. hoće li se na brod koji vije zastavu države NE-ugovornice primijeniti čl.878.,st.1. i 2. ako postoji uzajamnost ili eventualno propisi općega izvršnog postupka, i, s obzirom na propise Konvencije, moglo bi se zaključiti da zapravo brodovi koji viju zastavu država ugovornica dolaze u slabiji položaj. Njih je lakše zaustaviti nego brodove koji viju zastavu države NE-ugovornice. Naime, za prve treba samo učiniti vjerojatnost tražbine i da ista spada u pomorske tražbine iz čl.1. Konvencije, dok za potonje treba dokazivati kumulativno i vjerojatnost tražbine i opasnost spriječavanja ili znatnog otežavanja naplate (čl.265. Zakona o izvršnom postupku) i potpadanje pod čl.878., st.1. i 2. Pomorskog zakonika ili propisa općega izvršnog postupka. S druge strane popis tražbina iz čl.1. Konvencije je zatvoreni popis, dok je popis čl.878.,st.1. otvoren, budući da predviđa i tražbine osigurane založnim pravom na brodu, a pod tim treba smatrati svakako i privilegije, a ne samo hipoteke.¹⁹ Prema tomu, opseg tražbina prema Pomorskom zakoniku je širi i to, zapravo nepoznato širok, jer se privilegiji ocjenjuju na temelju čl.991. Pomorskog zakonika, prema pravu države čiju državnu pripadnost brod ima. Iz toga treba zaključiti da vjerovnik može dokazivati postojanje privilegija na brodu prema inozemnom zakonu, a koji može imati razne pomorske privilegije. Zapravo, ako je država čiju pripadnost brod ima ratificirala neku međunarodnu konvenciju o privilegijama, vjerovnik bi se mogao eventualno pozivati i na tu konvenciju.²⁰

Moram reći da smatram da u svakom slučaju kada se vjerovnik poziva na privilegij ne treba dokazivati opasnost, jer je opasnost *eo ipso* sadržana u vrlo kratkom roku zastare za privilegij. U talijanskoj doktrini, koja obrađuje Konvenciju, smatra se npr. da u slučaju kada se privremena mjera traži na osnovi privilegija (*maritime lien*), nema potrebe dokazivati opasnost,²¹ jer prema

¹⁹ Dio VI., Glava II. Založna prava: 1. Hipoteka na brodu; 2. Privilegiji na brodu.

²⁰ Šarolikost privilegija u pomorskom pravu raznih država je poznata, pa je bilo nekoliko pokušaja za ujednačenje privilegija (Međunarodna konvencija iz 1926. i iz 1967.). Ratifikacija navedenih Konvencija dovodi do još različitijih situacija, pogotovo jer se i nacionalni propisi država koje nisu uopće ratificirali ni jednu konvenciju, još više razlikuju.

²¹ Tribunale di Genova 31.1.1992, Boat Boero - Nave ROBERTA FORESI, Privilegi - Fornitura per la conservazione della nave - Rientrano nell art.552, n.6, cod.nav. - Sequestro conservativo - Credito privilegiato - Periculum in mora - Non è richiesto - Privilegi - Esercizio nei confronti del terzo proprietario.

Per ottenere il sequestro conservativo della nave non occorre che il creditore privilegiato dia prova del *periculum in mora*. (Berlingieri, I Diritti di garanzia sulla nave..., Padova, 1965, 94, e ss).

Il privilegio è esercitabile anche in pregiudizio del terzo proprietario. (Cass.

talijanskim propisima (a tako i propisima našega PZ-a, čl.261.,st.2. u vezi s čl.260.,st.1.,toč.2.) privilegij prestaje ako se ne provede zaustavljanje broda unutar zakonskog roka od jedne godine, odnosno šest mjeseci.²²

Postavlja se i pitanje: Odnosi li se primjena Konvencije na brodove koji viju zastavu države NE-ugovornice samo na čl.1.Konvencije ili čak i na primjenu ostalih propisa iz Konvencije?

U našoj doktrini ĆORIĆ²³ iznosi svoje mišljenje:

"Ako brod koji vije zastavu države neugovornice može biti zaustavljen u odnosu na pomorska potraživanja koja nisu priznata prema lex fori, može se postaviti pitanje da li se u tom slučaju i druge odredbe Konvencije mogu primijeniti.

Smatramo da bi se i druge odredbe Konvencije (npr.one koje se odnose na regulaciju pitanja koji brod može biti zaustavljen) mogle primijeniti (55)."

Pitanje je, dakle, primjenjuje li se npr. propis čl.3. Konvencije o tomu koji se brod može zaustaviti i na brodove koji viju zastavu države NE-ugovornice? O tomu je pisao vrlo zanimljivo Berlingieri, u svezi s presudom jednoga talijanskog suda.²⁴ Njegovo je stajalište, u skladu sa stajalištem Ćorićeve,

3.3.1965, n.347, INPS, c. Ditta Fratelli Neri..., con nota, BERLINGIERI, Atti richiesti per impedire il decorso del termine di estinzione dei privilegi nel caso di vendita volontaria della nave gravata. Dir.Mar., 1993, 424).

Le spese per la pitturazione della nave sono state ricomprese fra quelle attinenti alla conservazione, previste dall'art.552, n.6, cod.nav., agli effetti del privilegio ivi stabiliti già in App. Firenze, 6.5.1958, Gorin c. Codecasa, in Giur.it., 1959, I, 2, 57 e anche in G. Righetti, Codice della navigazione, Milano, 1986, 663.

Vidi i Rješenje OPS Split, IX-I-R-29/90 od 25.5.1990..."... kod toga potrebno je napomenuti da nije potrebno postojanje opasnosti jer takva opasnost postoji u činjenici da će bez izdavanja privremene mjere prestati zakonsko založno pravo, koje vjerovnik kao brodar ima na teretu tj. da će prestati privilegija." (Radilo se o čl.598., st.1., toč.3.biv.ZPUP-a, sada čl.605. PZ-a.).

²² Berlingieri, I Diritti di garanzia sulla nave..., str. 572., 574., OPS Split, IX-I-R-29/90.

²³ Ćorić, D., Međunarodna unifikacija pravila o postupku privremenih mjera zaustavljanja broda, UPP br. 1.-2. (125.-126.), str. 41., 53.

²⁴ BERLINGIERI: "Note sull'ambito di applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1951 sul sequestro di navi e sulla sequestrabilità di navi no appartenenti al debitore". Il Diritto Marittimo 1988., str. 804.:

Iz obrazloženja presude vidi se da je brodovlasnik sekvestriranog broda, po nacionalnosti s Cipra, prigovorio primjeni Konvencije iz 1952., jer čl.8., para.2. upućuje na lex fori glede primjene zakona za brodove koji nemaju zastavu države ugovornice, a prigovorio je i nadležnosti suda u Raveni što se tiče nadležnosti za meritum.

Prvi prigovor je ispravno odbijen od strane suda u Raveni jer čl.8., para.2. jasno propisuje da brodovi koji viju zastavu države koja nije članica, mogu biti sekvestrirani u jednoj državi ugovornici, kako zbog bilo kojeg pomorskog potraživanja navedenog u čl.1., para.1., tako i zbog bilo kojeg drugog potraživanja, radi kojega je dopušten sekvestar

tj. da bi se zapravo trebali primijeniti ostali propisi Konvencije, makar se radi o brodu koji vije zastavu države NE-ugovornice.²⁵

Može se zaključiti da, iako je primjena čl.2. u dijelu koji isključuje dozvolu za privremenu mjeru za tražbine različite od onih navedenih čl.1., izričito isključena, primjena Konvencije, glede ostalih propisa, proizlazi obvezno iz pozivanja sadržanog u čl.8.,st.1. na čl.1. Konvencije. Ovo vrijedi za propise sadržane u čl.3.,st.1. i 2., koji individualiziraju brodove na kojima je dopušteno provoditi privremene mjere; na one iz čl.5. koji određuju neke proceduralne odnose; na one iz čl.6. koji određuju propise u vezi sa štetama i općenito o postupku; na one iz čl.7. koji propisuju one slučajeve kada sud koji je odredio privremenu mjeru ima i meritornu nadležnost. To se potvrđuje i u propisu iz čl.8.,st.3. koji određuje da države ugovornice imaju slobodu isključiti, u cijelosti ili u dijelu beneficije koje pruža Konvencija, bilo koju državu NE-ugovornicu ili bilo koju osobu koja nema redovito boravište ili glavno poslovno sjedište u jednoj državi ugovornici. Budući da ovaj stavak počinje s riječi "međutim" (toutefois - nevertheless), nema sumnje da postoji veza s prethodnim stavkom. To dovodi do zaključka da se propis st.2. odnosi na sve propise (osim onog dijela st.2. koji je gore naveden) što se tiče brodova koji imaju državnu pripadnost jedne države NE-ugovornice.²⁶

Smatram da, polazeći od doktrine, treba imati na umu činjenicu da se propisi Konvencije razlikuju od PZ-a, pa prema tomu ovo pitanje primjene Konvencije i na brodove koji viju zastavu države NE-ugovornice, ima i te kako važan značaj za praksu. U krajnjem slučaju, moglo bi doći i do retorzije, ako se primjena Konvencije isključi. Doktrina prihvaća ovaj stav.

temeljem *lex fori*. Nesporno, jer prema tome, da se čl.1., para.1. primjenjuje i na brodove koji viju zastavu zemalja NE-ugovornica, dok se para.2. u svom prvom dijelu, koji izostavlja sekvestar brodova koji viju zastavu zemalja ugovornica za potraživanja koja su različita od onih navedenih u čl.1., para.1., ne primjenjuje.

Ako se, dakle, na brod koji vije zastavu jedne države NE-ugovornice primjenjuje čl.1., para.1., potrebno je primijeniti i sve ostale odredbe Konvencije koje su povezane s tim propisom, koje su dakle sadržane u čl.3.-8." (slobodan prijevod).

²⁵ Berlingieri, F., *Arrest of Ships*, str. 22.: "... ships flying the flag of a non-Contracting State... The correct view seems to be that all provisions of the Convention, save that of Art.2...apply also to such ships. It would in fact be difficult to understand why a claimant can invoke the benefit of Art.1 and 2 and not those of Art. 3, paras. 1 and 4 or the benefit of Art.7, para 1. This view is supported by travaux préparatoires.

²⁶ Berlingieri, F., *Dir.Mar.*1990., 1251.; Vincenzini, E., *Il sequestro di nave straniera*, 1988.

Summary

DIFFICULTIES IN COLLECTING A CLAIM AS A BASIS FOR GRANTING AN ARREST ACCORDING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE ARREST OF SHIPS, 1952

According to the Maritime Code and the Execution Procedure Act, later difficulties in collecting a claim have to be shown in order for an arrest to be granted. The International Convention for the Arrest of Sea-going Ships, 1952, does not require showing of these difficulties. The author gives a short analysis of foreign and Croatian jurisprudence and concludes that the Convention should be applied to ships flying the flag of a non-contracting State in case of an arrest in the Republic of Croatia.