

## MEĐUNARODNA UNIFIKACIJA PRAVILA O POSTUPKU PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Dorothea Ćorić,  
asistent-pripravnik

UDK 347.79.6.(798.)  
Stručni rad

*Postupak privremene mjere zaustavljanja broda ima vrlo značajnu ulogu u okviru pomorskoga poslovanja. Razlike u zakonodavstvu u pristupu osnovnim problemima ovoga vrlo važnoga pravnoga instituta, ozbiljno su kočile hitnost i efikasnost u okviru postupka primjene ove mjere. Zbog toga je unifikacija bila nužna. Ona je postignuta kroz Konvenciju za izjednačenje nekih pravila o postupku zaustavljanja brodova, Bruxelles 1952.*

*U okviru ovoga rada ukazuje se na osnovne razlike između zemalja common-law sustava i zemalja kontinentalno pravne tradicije, te rješenja koje je navedeni unifikacijski instrument uspio postići radi ublažavanja postojećih razlika.*

### UVODNE NAPOMENE

Jedna od pretpostavki normalnog odvijanja pomorskoga poslovanja jest mogućnost primjene mjere privremenoga zaustavljanja broda («saisie conservatoire» na francuskom, «sequestro conservativo» na talijanskom, «embargo preventivo» na španjolskom, «arrest» na engleskom) bez prethodna kontradiktornoga postupka.

Njome se ostvaruje osiguranje potraživanja, što predstavlja samo jednu od nekoliko mogućih funkcija koje u sebi nosi pojam »zaustavljanje«, i u tom pravcu potrebno ju je razlikovati od zaustavljanja broda koje se provodi u okviru postupka izvršenja prodajom broda ili izvršenja radi predaje broda («saisie execution» na francuskom, «pignoramento» na talijanskom, »embargo« na španjolskom, »seizure« na engleskom).

Svakodnevna praksa pokazuje da je privremena mjera zaustavljanja broda vrlo česta. Izuzetna faktična mobilnost broda dovodi do mogućnosti njene primjene u raznim državama, s različitim pravnim sustavima. Upravo taj međunarodni element još više ističe složenost problematike ovoga područja.

Razlike između pojedinih zakonodavstava u pogledu regulacije prava i postupka primjene privremene mjere zaustavljanja, nastojale su se s vremenom bar donekle ublažiti. Usklađivanje različitih pravila, koja bi u znatnijoj mjeri pridonijela efikasnijoj i unificiranijoj primjeni toga vrlo važnoga pravnog instituta, bilo je moguće postići samo kroz jedan međunarodni pravni regulativ.

Pokušaj takvih nastojanja rezultirao je donošenjem Briselske Konvencije za izjednačenje nekih pravila o postupku zaustavljanja brodova (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-going Ships) iz 1952.<sup>1</sup> (u daljnjem tekstu — Konvencija).

Premda je doprinos Konvencije u postizanju rezultata unifikacijskih nastojanja velik, kompromis koji je postignut predstavlja maksimum koji se mogao postići.

Rješenja koja je Konvencija prihvatila odnose se na regulaciju osnovnih pitanja koja se javljaju unutar ove problematike, ali razlike u zakonodavstvima još uvijek postoje.

Neke zemlje uopće nisu ratificirale Konvenciju,<sup>2</sup> a i one koje su to učinile, unoseći u svoje zakone konvencijski tekst ili donoseći posebne zakone, nisu se mogle osloboditi utjecaja svojih nacionalnih zakonodavstava.

Zbog toga donošenjem Konvencije nije stvoreno međunarodno pravo zaustavljanja (international law of arrest), niti je postignuta potpuna uniformiranost postupka primjene privremene mjere zaustavljanja broda. Sva razmišljanja i nade u pravcu takva shvaćanja treba uzeti s velikom rezervom.

Važnost i složenost problematike ovoga područja zaslužuje cjelovitu i detaljnu analizu. Praksa postavlja niz pitanja koja mogu biti predmetom mnogih rasprava, ali ovakav način predočavanja problema ograničava nas na izbor samo jednoga.

Svrha ovoga rada je da ukaže na rješenja Konvencije kojim je uspjela stvoriti određena unificirana pravna pravila u vezi zaustavljanja pomorskih brodova.

---

<sup>1</sup> Međunarodna Konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju brodova, 1952., stupila je na snagu 24. II. 1956. godine, nakon samo dvije potrebne ratifikacije.

Jugoslavija je Konvenciju ratificirala (Službeni list SFRJ — Dodatak — Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 12/1967).

<sup>2</sup> Od važnijih pomorskih zemalja Konvenciju nisu ratificirale — SSSR, SAD, Japan i Skandinavске zemlje.

<sup>3</sup> Konvenciju su ratificirale ili joj pristupile ove države: Alžir, Bahami, Belgija, Benin, Centralnoafrička Republika, Čad, Egipat, Dominikanska Republika, Džibuti, Fidži, Francuska, Grčka, Gabon, Gornja Volta, Grenada, Gvajana, Gvineja, Haiti, Italija, Kamerun, Kiribati, Kmerska Republika, Komori, NR Kongo, Kostarika, Kuba, Madagaskar, Mauricijus, Mauretaniya, Niger, Nigerija, Nizozemska, SR Njemačka, Portugal, Paragvaj, Poljska, Obala Bjelokosti, Sarawak, Senegal, Sejšeli, Sirija, Sjeverni Borneo, Solomoni, St. Christopher-Nevis, Sudan, Sv. Lucija, Španjolska, Švicarska, Togo, Tonga, Tuvalu, UK, Vatikan, Zair.

Grabovac, I., Konvencije pomorskoga imovinskog prava s komentarom, Split, 1986. str. 54.

Upućujemo čitatelje na članak u kojem je postupak privremenoga zaustavljanja broda prikazan u okviru jugoslavenskoga zakonodavstva, što će svakako pridonijeti jasnijoj i potpunijoj slici o ovom problemu.<sup>4</sup>

## POTREBA UNIFIKACIJE

Na brodove kao fizičke i pravno pokretne stvari, zbog svoje relativno velike vrijednosti i mobilnosti, u pogledu stjecanja, prijenosa i gubitka stvarnih prava, primjenjuje se pravni režim koji vrijedi za nekretnine. Međutim, postupak osiguranja i izvršenja na brodovima zbog niza specifičnosti (zaštita interesa ovlaštenika tereta, putnika i posade, financijske strane eksploatacije broda i međunarodnog elementa) odstupa od primjene analognih propisa koji vrijede za nekretnine.<sup>5</sup>

Tako u većini stranih zakonodavstava imamo posebne propise koji se primjenjuju na brodove. U zemljama kontinentalnog prava oni se nalaze u zakonima o građanskom postupku, zakonima o izvršnom postupku ili pomorskim zakonima,<sup>6</sup> a u zemljama common law sustava dijelom u zakonodavnim aktima (statutory law), dijelom u sudskim odlukama (case law).<sup>7</sup>

Šarolikost pravnih pravila vezanih za ovu temu, proizlazila su iz razlike temeljnih načela zemalja common-law sustava i zemalja kontinentalnoga prava. To je uvijek predstavljalo poteškoće oko postizanja pojedinih unifikacijskih rješenja, pa se nije moglo zaobići ni na ovom području.

Razlike koje su postojale bile su posljedica nejednake primjene pojedinih funkcija koje pojam »zaustavljanje« nosi u sebi. Naime, zaustavljanje broda može se odrediti u svrhu osiguranja potraživanja, ali ono se može odrediti i prilikom prisilne prodaje broda povodom izvršenja potraživanja.

<sup>4</sup> Rušinić, D., »Postupak osiguranja privremenom mjerom zaustavljanja broda«, UPP br. 125—126, str. 23—40.

<sup>5</sup> Jakaša, B., Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb 1983., Općenito o postupku osiguranja i izvršenja na brodovima, str. 440.

<sup>6</sup> Tako za jugoslavensko pravo — Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, (SL. SFRJ 22/77), Postupak izvršenja i osiguranja na brodovima, dio VIII., čl. 867—993. Supsidijarni izvor prava izvršenja i osiguranja predstavljaju pravila općega izvršnog postupka.

Tako za nizozemsko pravo — Zakon o građanskim postupcima (Code of Civil Proceedings) čl. 721—770(k).

Tako za belgijsko pravo — Zakon o građanskom postupku (Code of Civil Procedure) i belgijski pomorski zakon (Belgian Maritime Code).

Tako za talijansko pravo — talijanski pomorski zakon (Codice della navigazione) i Zakon o građanskom postupku (Codice di procedura civile).

<sup>7</sup> Tako za englesko pravo važniji akti za ovo pitanje su Zakon o sudovanju (Administration of Justice Act) iz 1956. i Zakon o vrhovnom sudu (Supreme Court Act) iz 1981.

Tako za američko pravo — Dopunska pravila B i C o pomorskim potraživanjima u sklopu Federalnih pravila građanskog postupka, donesena od Vrhovnog suda SAD-a (Supplemental Rule B and C of the Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims of the Federal Rules of Civil Procedure — tzv. »Admiralty Rules«).

U nekim zemljama privremena mjera zaustavljanja broda, radi osiguranja potraživanja predstavlja i modus postizanja nadležnosti suda države u kojoj je izvršeno zaustavljanje da odlučuje o predmetu spora. S obzirom da su pretpostavke i posljedice za provođenje zaustavljanja, zbog jedne od navedenih funkcija različite, razlike u pojedinim zakonodavstvima bile su nužne. Pokušavajući ih sumirati, one su se uglavnom odražavale u odnosu na tri osnovna pitanja — zbog kojih potraživanja se brod mogao zaustaviti, koji brod se mogao zaustaviti i da li se zaustavljanjem mogla postići nadležnost suda zemlje u kojoj je provedeno zaustavljanje da odlučuje o predmetu spora.

## **PRAVO ZEMALJA KONTINENTALNOGA PRAVA**

U zemljama kontinentalnoga prava privremena mjera zaustavljanja broda određuje se u svrhu osiguranja eventualnoga budućega namirenja vjerovnikova potraživanja. Njena svrha nije i ne može biti ostvarivanje vjerovnikova potraživanja.<sup>8</sup> U namjeri da zaštiti »pretendiranog« vjerovnika od štetnih dispozicija »navodnog« dužnika, njeno trajanje je vremenski ograničeno, a djelovanje »inter partes«. Kako u trenutku kad se traži njeno izdavanje ne postoji nikakva odluka o meritornosti vjerovnikova potraživanja, potrebno je navesti »prima facie« činjenicu o postojanju potraživanja i dokaz o postojanju opasnosti da će bez određivanja privremene mjere zaustavljanja biti znatno otežano kasnije ostvarivanje vjerovnikova potraživanja.

S obzirom da je predmetom osiguranja mogla biti cjelokupna imovina dužnika,<sup>9</sup> do donošenja Konvencije u zemljama kontinentalnoga prava mogao se zaustaviti bilo koji brod kao i ostala imovina u vlasništvu dužnika, zbog bilo kojega potraživanja.

Za razliku od zemalja common-law sustava, gdje se zaustavljanjem mogla postići sudbenost suda zemlje u kojoj je izvršeno zaustavljanje, da odlučuje o predmetu spora, u većini zemalja kontinentalnoga prava zaustavljanje nije imalo tu funkciju.<sup>10</sup>

Sud zemlje u kojoj se traži zaustavljanje, nadležan je samo da odlučuje o valjanosti prijedloga za određivanje i provođenje privremene mjere zaustavljanja broda.

---

<sup>8</sup> To proizlazi iz osnovne razlike bitnih obilježja postupka osiguranja i postupka izvršenja, usp. vidi Triva-Belajec-Dika, *Sudsko izvršno pravo*, Zagreb, 1980.

<sup>9</sup> Tako čl. 1177. nizozemskog građanskog zakona.  
Tako čl. 28. našeg Zakona o izvršnom postupku, 1978. (Sl. SFRJ 20/78).

<sup>10</sup> Izuzetak kada se mogla postići nadležnost suda zemlje u kojoj je izvršeno zaustavljanje da odlučuje o predmetu spora, u zemljama kontinentalnog prava predstavlja tzv. »foreign arrest« na temelju čl. 767, nizozemskog zakona o građanskom postupku.

## ZEMLJE COMMON LAW SUSTAVA

U engleskom pravu zaustavljanje broda je sastavni dio postupka »in rem«. Za razliku od postupka »in personam« koji se vodi protiv određene odgovorne osobe, postupak »in rem« vodi se protiv broda kao dijela njegove imovine.<sup>12</sup>

Nadležnost za vođenje postupka »in rem« izričito se daje pomorskom sudu (Admiralty Court)<sup>12</sup> i to predstavlja razliku između pomorskih i redovnih sudskih postupaka. Kad se primjenjuje pomorska sudbenost postoji tužba »in rem« i zaustavljanje broda, što u redovnom postupku nije moguće.<sup>13</sup>

Zaustavljanje kao sastavni dio postupka »in rem«, nužno je povezano s razvojem nadležnosti pomorskog suda, jer predstavlja uobičajeni način započinjanja parnice u pomorskim stvarima.<sup>14</sup>

Još u XVII. i XVIII. st., ne samo da se mogao zaustaviti brod koji je u vezi s nastalom tražbinom, nego i drugi brodovi tuženika i bilo koje druge stvari koje mu pripadaju, pa i sam tuženik osobno, dok se nalazio na području sudbenosti engleskog suda. Takva ovlaštenja, postepeno su sužavana do mogućnosti zaustavljanja samo broda koji je u vezi s tražbinom, što je zapravo graničilo s pomorskim privilegijem. Tamo gdje je postojao privilegij, postojala je i mogućnost zaustavljanja broda.

Kasnije je mogućnost zaustavljanja broda proširena i izvan slučajeva pomorskoga privilegija, ali se i dalje odnosila samo na brod u vezi s kojim je nastala tražbina. Pomorski sud je 1935. godine, utvrdio da se zaustavljanje broda u povodu tužbi »in rem«, odnosi samo na brod na koji se odnosi razlog tužbe, a ne i na drugi brod ili drugu imovinu tuženika, na koju se taj razlog ne odnosi.<sup>15</sup>

Posebna namjena postupka »in rem« je da potakne vlasnika neke stvari (res) da se podvrgne nadležnosti sudu prihvaćanjem »writ-a«<sup>16</sup> i davanjem izjave da se brani. S obzirom da je to postupak protiv samoga broda, njegovi vlasnici se mogu uključiti, ako razmišljaju o zaštiti svoje imovine. Da li će oni to učiniti ili ne, ostaje predmet njihove odluke. Ako se ne odluče postati strankom obrane vlastitoga vlasništva, protiv njih se ne može ustanoviti osobna odgovornost u tom postupku. Postupak se nastavlja samo kao postupak protiv broda i izvršenje se može provesti samo prodajom broda i ne može se odnositi na drugu imovinu. Ako bi se vlasnik broda pojavio u par-

<sup>11</sup> Jackson, D. C., »Enforcement of Maritime Claims«, Lloyd's of London Press LTD., 1985., Dio I — Jurisdiction and Mode of Enforceability, str. 4.

<sup>12</sup> Čl. 20(1) Zakona o vrhovnom sudu, 1981. (Supreme Court Act).

<sup>13</sup> U redovnom postupku je moguće izdavanje privremene naredbe zabrane raspolaganja, poznate pod nazivom »Mareva injunction«. Ona predstavlja efikasnu mjeru engleskih sudova u sprečavanju tuženika da prikriva svoju imovinu u namjeri otežavanja i onemogućavanja izvršenja sudskih odluka donesenih u korist tužitelja.

<sup>14</sup> Jackson, D. C., op. cit. str. 163.

<sup>15</sup> Jelinić, S., »Prikaz presude u slučaju m/b 'BANCO', UPPK br. 51, str. 45—47.

<sup>16</sup> Sudski poziv s kojim započinje postupak in rem — Halsbury's, Laws of England, London, 1973., str. 360.

nici i nastojao zaštititi svoju imovinu, započinjao je protiv njega postupak »in personam«, koji se vodio paralelno s postupkom »in rem«. Na temelju tako provedenoga postupka i donesene presude, mogao se provoditi postupak izvršenja na cjelokupnoj imovini tuženika, a ne samo na brodu protiv kojega je podignuta tužba.<sup>17</sup>

Američko pravo razlikuje zaustavljanje broda (arrest of vessel) i zapljenu (attachment of vessel). Jednako kao i u engleskom pravu, zaustavljanje broda povezano je s postupkom »in rem«. Međutim, u američkom pravu mogućnost pokretanja postupka »in rem« postoji samo za ona potraživanja koja daju pravo na pomorski privilegij.<sup>18</sup> Iako se teorijski razlikuje od engleske koncepcije, u praksi nema velike razlike, s obzirom da je u američkom pravu lista potraživanja, koja daju pravo na pomorski privilegij, daleko veća nego u engleskom pravu.

Zapljenjena broda moguća je jedino u postupku »in personam« (nešto slično kao Mareva injunction u engleskom pravu) i to zbog bilo kojeg potraživanja. Njome se postiže »quasi in rem« sudbenost i to samo u slučaju da tuženik nije prisutan na području suda pred kojim se vodi spor.<sup>19</sup>

## UNIFIKACIJA (OPĆENITO)

Navedene razlike u zakonodavstvima potakle su potrebu za unifikacijom. Premda je Konvencija o zaustavljanju donesena 1952. godine, inicijativa za donošenjem suvremenoga pravnog regulativa, koji bi bar donekle pridonio unificiranijoj primjeni tog pravnog instituta, nastala je još davno prije donošenja same Konvencije. Složenost problematike ovoga područja zahtijevala je ipak duže vrijeme pripreme, kako bi se uspjela postići ujednačenost u odnosu na niz pitanja i problema koji su se javljali.<sup>20</sup>

Prvi Nacrt Konvencije<sup>21</sup> sadržavao je prijedlog da se zaustavljanje broda može odobriti, radi osiguranja svih potraživanja prema brodovlasniku. Međutim, takav Nacrt nije naišao na odobrenje većine zemalja. Drugi Nacrt<sup>22</sup> u nadi da se ipak postigne nekakav sporazum, mogućnost zaustavljanja broda odredio je samo u odnosu na potraživanja nastala na temelju sudara ili druga nastala od strane broda, te troškove spašavanja. U odnosu na pitanje

<sup>17</sup> Iz obrazloženja presude donesene u postupku protiv broda »Deichland«, Lloyd's Law Reports, Part 2, 1989, Vol. 2, str. 113.

<sup>18</sup> Dopunsko pravilo C o pomorskim potraživanjima u sklopu Federalnih pravila građanskog postupka, donesenih od Vrhovnog suda SAD-a (Supplemental Rule C of the Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims of the Federal Rules of Civil Procedure — tzv. »Admiralty Rules«.)

<sup>19</sup> Helmer, C., »The United States«, Arrest of Ships — I, Lloyd's of London Press LTD, London, 1985, str. 81.

<sup>20</sup> Složenost pojedinih pravnih pitanja potvrđuju i završni članovi Konvencije (Vidi čl. 10 i čl. 11), o rezervama koje mogu staviti članice koje je prihvate i o arbitraži za tumačenje njenih pojedinih odredbi, koje mogu biti sporne u interpretaciji i primjeni.

<sup>21</sup> Nacrt je bio podnesen na CMI Konferenciji u Oslu 1933.

<sup>22</sup> Nacrt je bio podnesen na CMI Konferenciji u Parizu 1935.

koji brod može biti zaustavljen, Nacrt je predvidio mogućnost zaustavljanja broda koji je prouzročio potraživanje ili bilo kojega drugoga broda istoga vlasnika. Ali zbog neusklađenosti u vezi nekih drugih bitnih pitanja, ni jedan ni drugi Nacrt nisu prihvaćeni.

Nakon rata problem unifikacije pravila o privremenom zaustavljanju brodova potakla je V. Britanija, pa nije ni čudno da je osnovna koncepcija Konvencije preuzeta iz engleskoga prava.

S obzirom na sadržaj i objekt potraživanja, određuje se i predmet osiguranja.

Konvencija se odnosi samo na pomorske brodove.<sup>23</sup> Ona se bavi privremenom mjerom zaustavljanja broda — u svrhu osiguranja i određivanja nadležnosti suda zemlje u kojoj je provedeno zaustavljanje, da odlučuje o predmetu spora.

Iako bi se ona trebala promatrati u okviru ostalih pravnih regulativa (bilo stvarnopravnih, bilo obveznopravnih) koji se odnose na prijevoz stvari morem, izgleda da se prilikom donošenja Konvencije nije puno vodilo računa o tome.

Tako ni Haška ni Haško-Visbijska pravila ne sadrže nijednu odredbu koja se odnosi na zaustavljanje broda. Jedino Hamburška pravila sadrže odredbu o određivanju nadležnosti suda zasnovane na zaustavljanju broda.<sup>24</sup> U zemljama common law sustava riječ zaustavljanje povezuje se s postojanjem privilegija (lien), međutim oni su predmet regulacije drugih dviju konvencija<sup>25</sup> i Konvencija o zaustavljanju ne odnosi se na njih. Premda su im funkcije različite, u nekim pitanjima trebalo bi postojati više usklađenosti.

Ipak, Konvencija je uspjela postići značajne rezultate i bar donekle uskladiti razlike koje su postojale. U daljnjem izlaganju pokušat ćemo se osvrnuti na kompromisna rješenja koja je Konvencija prihvatila.

## **RJEŠENJA POJEDINIH PITANJA PREMA KONVENCIJI POJAM ZAUSTAVLJANJA**

Prema čl. 1. st. 2. Konvencije »zaustavljanje« je zadržavanje (imobilizacija) broda. Naš ZPUP govori o »zabrani odlaska broda iz luke, odnosno pristaništa«.<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> Kao predmet osiguranja može biti obuhvaćen i teret koji se nalazi na brodu, odnosno privremene mjere mogu biti određene i radi osiguranja potraživanja protiv osoba koje su ovlaštene raspolagati teretom ukrcanim na brod — Vidi čl. 992. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

U engleskom pravu predmet osiguranja može biti i vozarina.

<sup>24</sup> Čl. 21. st. 2. Konvencije UN o prijevozu robe morem, Hamburg 1978.

<sup>25</sup> Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1926. i 1967.

<sup>26</sup> Vidi čl. 980. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

Svrha zadržavanja broda u smislu Konvencije je osiguranje potraživanja (samo onih navedenih u Konvenciji), a ne i zapljena (seizure) radi izvršenja neke presude. Premda je Konvencija napravila prilično jasnu razliku između te dvije funkcije zaustavljanja, izgleda da se prilikom donošenja nekih drugih konvencija usko povezanih s problemom zaustavljanja nije o tome vodilo računa.<sup>27</sup>

Brod se može zaustaviti samo na temelju ovlaštenja donesenog od suda ili nadležne sudske vlasti.<sup>28</sup> To ne znači da brod ne može biti zaustavljen na temelju ovlaštenja koja imaju razne administrativne vlasti, ali to nije regulirano ovom Konvencijom.<sup>29</sup>

U odnosu na trenutak kad se brod može zaustaviti, prema Konvenciji proizlazi da se brod ne može zaustaviti, ako je već isplovio.<sup>30</sup>

## POTRAŽIVANJA ZBOG KOJIH BROD MOŽE BITI ZAUSTAVLJEN

Određujući da je svrha zaustavljanja broda osiguranje potraživanja, Konvencija prihvaća kontinentalni pristup. Ali kao što smo vidjeli u zemljama kontinentalnog prava, brod kao dio imovine dužnika mogao se zaustaviti radi bilo kojeg potraživanja vjerovnika prema dužniku, dok je u zemljama common law to bilo moguće postići samo ako se radilo o pomorskom potraživanju. Konvencija, prihvaćajući pristup engleskog prava, donosi pravilo da se brod može zaustaviti samo radi »pomorskih« potraživanja, nabrojanih u čl. 1. st. 1. Konvencije. U engleskom pravu taj pojam se koristi za opis onih potraživanja koja su u okviru nadležnosti prvostepenog pomorskog suda (Admiralty jurisdiction of the High Court). Namjera Konvencije bila je ograničavanje mogućnosti zaustavljanja broda samo za određena potraživanja. Pitanje je da li je ovakva lista zadovoljavajuća i da li je uopće moguće stvoriti zadovoljavajuću listu. Uzroci na temelju kojih mogu nastati pojedina pomorska potraživanja, mnogobrojni su. Prelazilo bi okvire ovog rada ulaženje u ispitivanje osnovanosti svakog potraživanja posebno. Ali praksa pokazuje da ima dosta sporova koji proizlaze iz nejasnoće i nepotpunosti u određivanju pojedinih potraživanja iz čl. 1. st. 2. Konvencije.

---

<sup>27</sup> Argument iz članova 3. st. 1. i čl. 11. st. 2. Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1967.

Čl. 8. st. 1. »such arrest leading to a forced sale...« (zaustavljanje koje će dovesti do prisilne prodaje...)

Čl. 11. st. 2. »cost awarded by the court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel...« (troškovi koje je sud odredio, a koji su uzrokovani zaustavljanjem, prisilnom prodajom koja je slijedila...).

<sup>28</sup> Čl. 1. st. 2. i čl. 4. Konvencije.

<sup>29</sup> Čl. 2. Konvencije.

<sup>30</sup> Čl. 3. st. 1. Konvencije — »pa i u slučaju kad je zaustavljeni brod spreman da isplovi...«.



Tako je npr. Engleska u svom komentaru Nacrta konvencije<sup>31</sup> smatrala da se izrazom »or otherwise«<sup>32</sup> (ili drugačije) mislilo obuhvatiti sve situacije gdje je jedan brod uzrokovao štetu drugom brodu bez fizičkoga dodira (npr. svojim valovima, nemarnošću ili opasnim manevrom). I u Zakonu o sudovanju iz 1956., kojim je Engleska omogućila djelovanje Konvencije ta riječ je izostavljena i upotrijebljen je izraz »any claim for damage done by ship« (svako potraživanje za štetu počinjenu brodom).<sup>33</sup> U vezi s ovim propisom u slučaju broda »The Eschersheim«<sup>34</sup> Kuća Lordova smatrala je da, premda sam brod mora biti instrument kojim je šteta počinjena, »fizički dodir između broda i bilo kojega objekta koji pretrpi štetu nije neophodan«.

Iako neka potraživanja, koja zbog svoje povezanosti s pomorskim poslovanjem, mogu biti okarakterizirana kao »pomorska«, ona nisu ušla u listu navedenu u Konvenciji.<sup>35</sup> To su npr. premije osiguranja, provizije brokera, štete nastale zagađenjem prema Konvenciji o građanskoj odgovornosti za štetu uzrokovanu onečišćenjem naftom, 1969., premije za socijalno osiguranje, potraživanja nastala na temelju ugovora o eksploatacija ili prodaji broda, itd.

Isto tako sva potraživanja koja daju pravo na pomorski privilegij prema Konvenciji o pomorskim privilegijima i hipotekama, nisu obuhvaćena u okvir pomorskih potraživanja prema Konvenciji o zaustavljanju.<sup>36</sup>

Budući da u trenutku kad se traži zahtjev za zaustavljanje broda, ne postoji nikakva odluka o postojanju potraživanja, iznenađujuće je da Konvencija nije regulirala način na koji će se bar dokazati vjerojatnost o postojanju potraživanja. U skladu s odredbom čl. 6. st. 2. Konvencije, zaključujemo da će to biti prema pravu države u kojoj treba biti izvršeno zaustavljanje. Naime, taj član navodi da će sva pitanja u vezi pravila postupka zaustavljanja i dobivanja odobrenja za zaustavljanje uređivati zakonom države ugovornice na čijem je području zaustavljanje izvršeno ili zatraženo.

Zabrana zaustavljanja broda za bilo koja druga potraživanja, osim onih navedenih u čl. 1. Konvencije, odnose se samo na brodove koji viju zastavu države ugovornice. Brodovi koji viju zastavu države neugovornice mogu se zaustaviti u okviru sudbenosti bilo koje države ugovornice i za pomorska potraživanja navedena u Konvenciji i za bilo koja druga potraživanja koja su dopuštena prema »lex fori«.<sup>37</sup>

<sup>31</sup> CMI Bulletin No. 105., str. 44.

<sup>32</sup> Vidi čl. 1. st. 1. toč. a Konvencije.

<sup>33</sup> Identičan izraz je i u Zakonu o Vrhovnom sudu, 1981., (Supreme Court Act) čl. 20(2) (e).

<sup>34</sup> Vidi Lloyd's Law Report (1976) Vol. 1. i objašnjenje Lorda Diplocka na str. 8.

<sup>35</sup> Vidi slučaj broda »The Sandrina« u kojem je trebalo odlučiti da li zahtjev za dužnu naplatu premije za ratno osiguranje može opravdati privremeno zaustavljanje broda, Lloyd's Law Report 1985., 1., str. 181., prikaz presude Ane Sihtar, UPPK, br. 105—106, str. 119.

<sup>36</sup> Vidi čl. 2. st. 1. Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1926.

<sup>37</sup> Čl. 2. i čl. 8. st. 2. Konvencije.

## KOJI BROD MOŽE BITI ZAUSTAVLJEN

Slijedeće važno pitanje koje je Konvencija trebala riješiti bilo je pitanje: Koji brod može biti zaustavljen?

S obzirom na razlike koje su postojale u zakonodavstvima (mogućnost zaustavljanja samo broda u odnosu na kojega je nastalo potraživanje — Engleska, pa do mogućnosti zaustavljanja bilo kojega broda koji je u vlasništvu dužnika, većina zemalja kontinentalnoga prava, SAD, Škotska) Konvencija je trebala pronaći odgovarajuće rješenje.

Ona je to i učinila određujući »da se može zaustaviti brod u odnosu na kojeg se odnosi potraživanje ili neki drugi brod«. Kad kaže neki drugi brod, onda se misli na »sister ship«, tj. brod koji je u vrijeme podnošenja prijedloga za zaustavljanje u vlasništvu osobe u čijem je vlasništvu bio i brod na kojega se odnosi potraživanje u vrijeme nastanka potraživanja.<sup>38</sup>

Traži se istovjetnost vlasništva u trenutku nastanka potraživanja i podnošenja prijedloga za zaustavljanje. Znači ako dođe do promjene u osobi vlasnika, onda se brod ne može zaustaviti zbog potraživanja prema bivšem vlasniku.

Ako se radi o suvlasništvu na brodu u odnosu na kojega je nastalo potraživanje, onda se u skladu s čl. 3. st. 2. Konvencije »sister ship« ne može zaustaviti, ukoliko nije u vlasništvu onih istih osoba koje su bili vlasnici broda u odnosu na kojeg je nastalo potraživanje. Za potrebe Konvencije bit će dovoljno da »sister ship« bude u vlasništvu jedne ili više osoba (nije potrebno svih) koje su bili suvlasnici na brodu, u odnosu na kojega je nastalo potraživanje. Ali ne smije doći do promjene osobe suvlasnika. Međutim, sve se ovo odnosi samo na slučajeve kad je odgovorna osoba ujedno i vlasnik broda.

Kako se danas u okviru pomorskog poslovanja sve više funkcija brodovlasnika odvaja od funkcije brodarka (nositelja plovidbenoga pothvata), vrlo često se događa da odgovorna osoba za potraživanje ujedno nije i brodovlasnik.

Postavlja se pitanje: Da li predlagač može zaustaviti brod na koji se odnosi potraživanje iako osoba odgovorna za to potraživanje, nije ujedno i brodovlasnik? Konvencija u čl. 3. st. 4. određuje da, kad se radi o zakupu broda (charter by demise), predlagač može zaustaviti brod na koji se odnosi potraživanje ili drugi brod, ali koji je u vlasništvu zakupca.

Isto tako u drugom dijelu st. 2. istoga člana Konvencija je odredila da se to pravilo odnosi i na sve druge slučajeve kad je za pomorsko potraživanje odgovorna osoba koja nije vlasnik broda.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Čl. 3. st. 1. Konvencije.

<sup>39</sup> Prijedlog za ovaj dodatak st. 4. čl. 3. Konvencije pokrenut je od strane nizozemskog udruženja — CMI Bulletin br. 105, str. 62.

Pravilnim tumačenjem ove odredbe dolazimo do mogućnosti da se može zaustaviti brod koji nije u trenutku nastanka potraživanja bio u vlasništvu odgovorne osobe, što je u suprotnosti s prije navedenim pravilom iz čl. 3. st. 1. Znači, da bi se istovjetnost vlasništva odnosila samo na »sister ship«, a ne i na određeni brod u odnosu na kojega je nastalo potraživanje, što svakako mijenja smisao čl. 3. st. 1. Mislimo da namjera Konvencije nije bila u davanju mogućnosti zaustavljanja broda u vlasništvu osobe koja nije odgovorna za potraživanje čije se osiguranje traži,<sup>40</sup> i sve takve slučajeve treba isključiti, osim ako su oni dopušteni prema nekoj drugoj međunarodnoj Konvenciji ili mjerodavnom pravu.

Ukoliko se traži zaustavljanje broda koji je u vlasništvu osobe odgovorne za potraživanje, pretpostavljamo da će se u skladu s odredbom čl. 3. st. 4. Konvencije primjenjivati pravilo o istovjetnosti vlasništva u trenutku stavljanja prijedloga za zaustavljanje i nastanka potraživanja.

U slučaju potraživanja nastalih iz sporova o vlasništvu broda, suvlasništvu, posjedu, hipoteci i mortgageu, Konvencija određuje da se može zaustaviti samo brod koji je u vezi s tim potraživanjem.<sup>41</sup>

Na temelju svega navedenog, proizlazi da je Konvencija u pogledu rješavanja pitanja — koji brod može biti zaustavljen, prihvatila pristup kontinentalnoga prava. Ovakvo rješenje najviše je izazvalo problema u engleskom pravu, koje je poslije dugog niza godina moralo svoje pravilo o mogućnosti zaustavljanja samo broda koji je u vezi s nastalim potraživanjima, uskladiti s konvencijskim rješenjem. Tako je već Zakon o sudovanju iz 1956. (kojim je Engleska prihvatila Konvenciju) sadržavao odredbe o mogućnosti zaustavljanja »sister ship«.<sup>42</sup> Međutim, tek sa Zakonom o sudovanju iz 1981. (Supreme Court Act) može se govoriti o potpunijoj usklađenosti s čl. 3. st. 1. i st. 4. Konvencije.<sup>43</sup>

Pravilo da brod ili brodovi istoga vlasnika ne mogu biti dva puta zaustavljeni za isto potraživanje i od istoga predlagачa na području jedne ili više država ugovornica,<sup>44</sup> nije bezuvjetno. Ako predlagач dokaže da je nastao neki drugi valjani razlog »good cause« za ponovno zaustavljanje i da su jamstvo ili neko drugo osiguranje, koji su bili dani radi ukidanja zabrane

---

<sup>40</sup> Tako prema nizozemskom pravu nije moguće zaustaviti unajmljeni brod, zbog potraživanja prema time ili voyage chartereru, što proizlazi iz uloge »redera« u nizozemskom pomorskom pravu — o tome opširnije Claringbould, M., »The Netherlands«, Arrest of Ships—2, Lloyd's of London Press LTD., London 1986, str. 30.

<sup>41</sup> Čl. 1. st. 1. toč. o, p, q u vezi s čl. 3. st. 1.

<sup>42</sup> U vezi mogućnosti zaustavljanja »sister shipa« i odredbe čl. 3(4) Zakona o sudovanju iz 1956., vođen je vrlo interesantan slučaj broda »The Span Terza« u kojem je trebalo odlučiti da li vlasnici unajmljenog broda mogu zaustaviti brod u vlasništvu naručitelja, zbog neplaćene naknade za time-charter — Astle, W. E., »The right of arrest«, Legal Developments in Maritime Commerce«, Fairplay publications, str. 115.

<sup>43</sup> Pallua, E., »Suvremeni razvoj engleskoga prava u zakonodavstvu i sudskim precedentima, UPPK br. 100, Zagreb 1983. godine, str. 193.

<sup>44</sup> Čl. 3. st. 3. Konvencije.

putovanja vraćeni, sud ili druga nadležna sudska vlast mogu dopustiti ponovno zaustavljanje.<sup>45</sup>

## PITANJE NADLEŽNOSTI

Konvencija u čl. 6. određuje da se sva pitanja u vezi pravila postupka o zaustavljanju uređuju zakonom države ugovornice u kojoj je zaustavljanje izvršeno ili zatraženo. Isto tako sud države na čijem je području brod bio zaustavljen, odlučit će o ukidanju zabrane putovanja, kao i o visini jamstva ili drugog osiguranja koje je u tom slučaju potrebno dati, ako se stranke ne mogu sporazumjeti o tomu.<sup>46</sup>

S obzirom da u trenutku kad se podnosi prijedlog za zaustavljanje broda, još uvijek ne postoji meritorna odluka o potraživanju čije se osiguranje traži, Konvencija određuje da će sud na čijem je području zaustavljanje izvršeno odrediti rok u kojem je predlagač dužan podnijeti tužbu nadležnom sudu.<sup>47</sup> U okviru toga postavlja se pitanje da li sud države na čijem području je zaustavljanje izvršeno može biti nadležan da odlučuje o predmetu spora. U dijelu u kojem se govori o razlikama zemalja kontinentalnoga prava i zemalja common law sustava, vidjeli smo i razlike u pristupu rješavanju toga pitanja. Konvencija je preuzela koncepciju engleskoga prava, jer je, ipak, predvidjela uvjete pod kojima se može postići nadležnost suda zemlje u kojoj je izvršeno zaustavljanje da odlučuje o predmetu spora. Ali da bi bar donekle stvorila kompromisno rješenje, Konvencija je uvjete pod kojima sudovi zemlje u kojoj je izvršeno zaustavljanje mogu biti nadležni odlučivati o predmetu spora, podijelila prema dva kriterija. Prvi kriterij više odgovara zemljama kontinentalnoga prava, i tu spadaju uvjeti opće naravi (nadležnost utvrđena unutrašnjim pravom zemlje u kojoj je izvršeno zaustavljanje, redovno boravište ili poslovno sjedište predlagača, mjesto nastanka pomorskoga potraživanja i vrijeme nastanka pomorskoga potraživanja), i drugi kriterij povezan s prirodom potraživanja (ako se radi o potraživanjima nastalim u povodu sudara, spašavanja, mortgageom ili pomorskom hipotekom na brodu).<sup>48</sup> Takav kompromis nije puno utjecao na zemlje common law sustava, ali je utjecao na zemlje kontinentalnoga prava koje su morale prihvatiti pristup engleskoga prava u pogledu potraživanja nastala iz navedena tri uzroka.

Jamstvo ili drugo osiguranje koje je dano na temelju čl. 5. Konvencije, mora poslužiti za izvršenje presude koja će biti donesena. Međutim, Konvencija nije riješila jedno važno pitanje, a to je da li će biti potrebno tražiti priznanje presude na temelju koje se traži izvršenje, budući da ona nije donesena od strane suda zemlje u kojoj je izvršeno zaustavljanje, od-

<sup>45</sup> U engleskom pravu isti brod ne može biti dva puta zaustavljen na temelju postupka »in rem.« — Vidi slučaj broda »The Despina G. K.«, Lloyd's Law Report 1982. godine, Vol. 2.

<sup>46</sup> Čl. 5. Konvencije.

<sup>47</sup> Čl. 7. st. 2. Konvencije.

<sup>48</sup> Čl. 7. st. 1., toč. a, b, i c i čl. 7. st. 1., toč. d, e, f.

nosno dano odgovarajuće jamstvo ili drugo osiguranje, radi ukidanja zabrane putovanja.

Također se može postaviti pitanje: Da li je moguće postići nadležnost suda zemlje na čijem je području zatraženo zaustavljanje, ako do zaustavljanja uopće nije došlo, jer je dano odgovarajuće jamstvo ili drugo osiguranje? Naime, Konvencija u čl. 7. navodi »sudovi zemlje u kojoj je izvršeno zaustavljanje ('the courts of the country in which the arrest was made«), bit će nadležni da odlučuju o predmetu spora . . .«, pa bi se moglo zaključiti da se čl. 7. ne bi mogao primijeniti u slučajevima kad brod nije bio zaustavljen, nego je bilo dano jamstvo ili drugo osiguranje, kako bi se spriječilo njegovo zaustavljanje.

U jednom sporu koji je vođen pred engleskim žalbenim sudom,<sup>49</sup> upravo se postavilo to pitanje, i sudac Lord Neil obrazlažući presudu naveo je — »nadležnost dana čl. 7. Konvencije iz 1952. godine, ne bi se trebala ograničiti samo na slučajeve gdje je zaustavljanje bilo provedeno.«<sup>50</sup>

## UKIDANJE NAREDBE O ZAUSTAVLJANJU BRODA

Prema Konvenciji sud ili druga nadležna sudska vlast na čijem je području brod bio zaustavljen, ukinut će zabranu putovanja, ako bude dano odgovarajuće jamstvo ili drugo osiguranje,<sup>51</sup> ako se radi o ponovnom zaupravljanju broda, a ne postoji »good cause« koji bi opravdao to zaustavljanje,<sup>52</sup> ukoliko predlagač ne pokrene tužbu o predmetu spora u roku koji mu je određen.<sup>53</sup>

## PODRUČJE PRIMJENE KONVENCIJE

Odredbe Konvencije primjenjivat će se u državama ugovornicama na sve brodove koji viju zastavu države ugovornice.<sup>54</sup> To je pravilo prošireno odredbom da brodovi koji viju zastavu države neugovornice mogu biti zaustavljeni i u odnosu na potraživanja nabrojena u čl. 1. st. 1. Konvencije i za bilo koja druga potraživanja koja su dopuštena prema »lex fori«.<sup>54a</sup>

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.

---

<sup>49</sup> Vidi Lloyd's Law Reports, Vol. 2, 1989., Part 2., m/b »DEICHLAND«, str. 121.

<sup>50</sup> Tekst na engleskom glasi »art. 7. of the 1952. Convention should not be confined to cases where an arrest has actually been effected.«

<sup>51</sup> Čl. 5. Konvencije.

<sup>52</sup> Čl. 3. st. 3. Konvencije.

<sup>53</sup> Čl. 7. st. 4. Konvencije.

<sup>54</sup> Čl. 8. st. 1. Konvencije.

<sup>54a</sup> Čl. 8. st. 2. Konvencije.

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

Pravilo navedeno u čl. 8. st. 1. donekle je i ograničeno odredbom da Konvencija ne mijenja unutrašnje zakone država ugovornica, koji se odnose na zaustavljanje broda na području države čiju zastavu brod vije, od strane osobe koja ima redovno boravište ili glavno poslovno sjedište u toj državi.<sup>56</sup>

## ZAKLJUČAK

Unificirati različite nacionalne pravne pristupe problemima vezanim za institut privremenog zaustavljanja brodova, nije bio nimalo lagan posao. Konvencija o izjednačavanju nekih pravila o postupku privremenog zaustavljanja brodova, 1952., kao međunarodni unifikacijski instrument, donešena je poslije dužega niza godina oko usaglašavanja njenoga konačnog teksta, sa svrhom da svojim kompromisnim rješenjima bar donekle ublaži razlike. Iako uz mnogobrojne kritike i zamjerke, ona je ipak uspjela ispuniti svoj zadatak.

No, njena neusklađenost s nekim drugim konvencijama koje su neposredno ili posredno vezane uz problem zaustavljanja broda, nepotpunost i kontraverznost pojedinih njenih članova, nužno nagovještavaju njenu promjenu. Pravac i opseg tih promjena, u eri revizije postojećega međunarodnoga pravnog sustava stvarnih prava na brodu, već je naznačen Nacrtom revizije međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na zaustavljanje pomorskih brodova i koji je usvojen na Lisabonskoj konferenciji CMI, 1985. godine.

### Résumé

#### *L'UNIFICATION INTERNATIONALE DES REGLES DE PROCEDURE RELATIVES A LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER*

*Dans la matière de la procédure concernant la saisie conservatoire des navires de mer il y a des différences considérables entre le droit et la pratique des Etats du continent européen et des Etats appartenant à la tradition de la Common Law. En vue de la réduction de ces différences la Convention de Bruxelles sur ce sujet a été convenue en 1952. Elle n'est pas cependant tout à fait compatible avec d'autres conventions traitant également la saisie des navires, ce qui exige sa révision.*

*Le présent article discute les différents aspects de ce problème, par exemple la différence entre «saisie exécution» et «saisie conservatoire», les différences des systèmes juridiques à cet égard, la nécessité d'une unification des règles internes, etc. On expose également une analyse des dispositions de la Convention de 1952.*

<sup>55</sup> Tako i Berlingieri F., »Note sull'ambito di applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro di navi e sulla sequestrabilità di navi non appartenenti al debitore«. Il diritto marittimo 1988, str. 804.

<sup>56</sup> Čl. 8. st. 4. Konvencije.