

MJERODAVNO PRAVO ZA POMORSKE PRIVILEGIJE I DRŽAVE OTVORENOG UPISNIKA

IRENA NIŠEVIĆ, mag. iur.*

UDK 347.791.3
656.612:347.2
DOI 10.21857/m8vqrtg279
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 2. veljače 2022.
Prihvaćeno za tisak: 13. travnja 2022.

Poveznica državne pripadnosti broda, kao dio kolizijskog pravila o mjerodavnom pravu za stvarna prava na brodu, odnosno za pomorski privilegij, gubi na značenju, među ostalim, zbog raširene pojave država otvorenog upisnika u svijetu. Međunarodna unifikacija pravila za upis brodova te za utvrđenje mjerodavnog prava za pomorske privilegije nije ostvarila potrebne ciljeve. Posljedično, primjena različitih poveznica iz prakse država ne doprinosi pravnoj zaštiti položaja ovlaštenika pomorskog privilegija. Stoga se upućivanje na pravo najuže veze za pomorski privilegij predlaže postići primjenom izbjegavajuće klauzule.

Ključne riječi: *stvarna prava na brodu; pomorski privilegiji; otvoreni upisnici; državna pripadnost broda; lex fori; lex causae; pravo najuže veze.*

1. UVOD

Kolizijskim pravilom sadržanim u članku 969. Pomorskog zakonika¹ upućuje se na mjerodavno pravo za stvarna prava na brodu primjenom poveznice državne pripadnosti broda. Državna pripadnost broda prevladava kao poveznica u doktrini i praksi kontinentalnog prava. Radi stalnosti statusa broda smatra se da joj se mora dati prednost pred ostalim (sličnim) poveznicama.² Brod je

* Irena Nišević, mag. iur., Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Augusta Šenoa 4, 10000 Zagreb, e-adresa: irena@hazu.hr.

¹ *Narodne novine*, broj 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019, dalje u tekstu: PZ.

² Katičić, N., *Novi ogleđi o međunarodnom privatnom pravu i o procesu prava*, Sveučilišna naklada Liber, Zagreb, 1977., str. 98-100.

pokretna stvar³ čiji se *situs* brzo mijenja⁴ pa se navedenom poveznicom koja je objektivno određiva nastoji pridonijeti pravnoj sigurnosti.

Za uređenje mjerodavnog prava za stvarna prava na brodu primjenjuje se upravo PZ kao *lex specialis*, u odnosu na Zakon o međunarodnom privatnom pravu⁵ koji predstavlja nacionalnu kodifikaciju međunarodnog privatnog prava.⁶

Kad je riječ o kategoriji vezivanja predmetnog kolizijskog pravila treba podsjetiti na čl. 209. st. 1. PZ-a u kojemu se navodi da na brodu i brodu u gradnji mogu postojati stvarna prava, pravo vlasništva, hipoteka na brodu i pomorski privilegiji. Predmet proučavanja ovog rada bit će utvrđivanje mjerodavnog prava za pomorske privilegije, uzimajući u obzir posebnost pravne naravi tog stvarnog prava i pravnog položaja njihovih ovlaštenika.

Naglasak u ovom radu stavit će se na poveznicu predmetnog kolizijskog pravila o mjerodavnom pravu za stvarna prava na brodu, uzimajući u obzir slučajeve upućivanja na pravo države koja propisuje liberalne uvjete za upis u svoj upisnik, odnosno za stjecanje državne pripadnosti i pravo na vijorenje svoje zastave. U međunarodnom pravu te su države poznate pod nazivom države otvorenog upisnika,⁷ odnosno zastave pogodnosti.

³ Čl. 208. PZ-a.

⁴ Sajko, K., *Međunarodno privatno pravo*, Narodne novine, Zagreb, 2009., str. 143.

⁵ *Narodne novine*, br. 101/2017, dalje u tekstu: ZMPP.

⁶ Prijašnjim člankom 18. st. 3. Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima poveznica kolizijskog pravila također je bila državna pripadnost prijevoznog sredstva. Pojam prijevoznog sredstva, kao dio sadržaja kategorije vezivanja navedenog pravila, nije bio pobliže određen. Navodila su se prijevozna sredstva kao takva pa se taj pojam mogao podložiti različitim tumačenjima. Stoga je novost što su sadašnjim uređenjem istaknuta vodna, zračna (čl. 23. ZMPP) te tračna prijevozna sredstva (čl. 24. ZMPP). O tome što se smatra vodnim prijevoznim sredstvom, vidi: Bouček, V., *Prijevozna sredstva u optici hrvatskog i poredbenog međunarodnog privatnog prava*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 58 (2008.), br. 1-2, str. 366-368. ZMPP izdvaja stvarna prava koja su registrirana u javnom registru pa je poveznica kolizijskog pravila o mjerodavnom pravu za stvarna prava na vodnim prijevoznim sredstvima koja su registrirana u javnom registru mjesto (država) u kojem se vodi registar. S obzirom na poveznicu iz ZRS-a i PZ-a nema većih odstupanja u sadržaju jer je sadašnja poveznica iz ZMPP-a vezana uz upis, odnosno tzv. imatrikulaciju koja je samo formalna pretpostavka za stjecanje državne pripadnosti. Za stvarna prava na stvarima koja se ne registriraju u javnom registru mjerodavna je opća odredba iz čl. 20. ZMPP-a o primjeni prava mjesta gdje se stvar nalazi, odnosno odredba iz čl. 21. o promjeni statuta.

⁷ Vidi *infra* 2.2.

Pritom, treba skrenuti pozornost da pojmovi »državna pripadnost broda« i »zastava broda« imaju isto značenje u hrvatskom⁸ i u međunarodnom pravu,⁹ ali se ne moraju uvijek preklapati. Naime, u pravnim sustavima u kojima se primjenjuje institut tzv. zakupovnog registra omogućuje se brodu upisanom u upisnik jedne države da u razdoblju trajanja zakupa privremeno promijeni zastavu, odnosno da vijori zastavu države zakupoprimca.¹⁰ Tako brod može imati državnu pripadnost jedne države, a vijoriti zastavu druge države. Rješenje problema sukoba ovih dvaju prava treba potražiti u nacionalnim zakonodavstvima.¹¹ Za potrebe ovog rada pravo državne pripadnosti broda smatra se pravom države zastave broda, odnosno države upisa broda.

2. UVJETI ZA UPIS U UPISNIK BRODOVA

U skladu s čl. 91. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora,¹² svaka država samostalno određuje uvjete za dodjeljivanje brodovima svoje državne pripadnosti, odnosno uvjete za upis u svoj upisnik te pravo na vijorenje svoje zastave. Tako se propisani uvjeti razlikuju od države do države.¹³ U pravilu, zahtijeva

⁸ Člankom 180. st. 1. PZ-a propisano je da: »Brod i brod u gradnji koji je stekao hrvatsku državnu pripadnost imaju pravo i dužnost vijati zastavu Republike Hrvatske.« te ujedno člankom 181. PZ-a: »Zastava Republike Hrvatske jest znak hrvatske državne pripadnosti broda.«

⁹ Člankom 91. st. 1., reč. 2. Konvencije UN-a o pravu mora (1982.) propisano je da: »Brodovi imaju pripadnost one države čiju su zastavu ovlašteni vijoriti.«

¹⁰ Tomljenović, V., *Odredbe pomorskog zakonika o mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova RH*, u: Vio, I. (ur.), *Zbornik radova / Savjetovanje »Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava«*, Rijeka, 2005., str. 167-170.

¹¹ Tako je čl. 968. st. 2. PZ-a propisano da: »Kada kolizijske odredbe ovog dijela Zakonika upućuju na primjenu prava državne pripadnosti broda, a to pravo dopušta da brod privremeno vije zastavu druge države u kojoj se vodi zakupovni registar, za sporni će se odnos primijeniti pravo države čiju zastavu brod privremeno vije ako to predviđa pravo državne pripadnosti broda.«

¹² *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/2000, dalje u tekstu: Konvencija UN-a o pravu mora (1982.). Treća konferencija Ujedinjenih naroda o pravu mora usvojila je tekst Konvencije i ona je otvorena za potpisivanje 10. prosinca 1982. godine u Montego Bayu, Jamajka, a stupila je na snagu 16. studenoga 1994. godine. Republika Hrvatska priopćila je glavnom tajniku Ujedinjenih naroda 5. travnja 1995. godine svoju odluku da želi biti sljednicom ratifikacije od SFRJ.

¹³ Analizu uvjeta za upis u hrvatski upisnik brodova, u skladu sa zadnjim izmjenama PZ-a iz 2019. godine, vidi u Jerolimov, D., *Croatian Register of Ships – History and Latest Updates*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 60 (2021.), br. 175, str. 205-218. Autorica spominje da postoje neka mišljenja da se hrvatski upisnik brodova može smatrati otvorenim upisnikom.

se da vlasnici (fizičke osobe) broda, o čijoj je državnoj pripadnosti riječ, imaju državljanstvo te države, odnosno da vlasnici (pravne osobe) broda imaju sjedište na području te države. U tom smislu, govorimo o državama tzv. zatvorenog upisnika jer su njihovi uvjeti za upis strogo određeni što u konačnici omogućuje dodjeljivanje državne pripadnosti brodovima koji stvarno pripadaju toj državi. Ovisno o pomorskoj politici država, može se razlikovati propisani udio vlasništva brodova pa razvijene države dopuštaju upis u svoj upisnik onih brodova koji su barem pretežito u vlasništvu njezinih državljana, dok nerazvijene države češće upisuju brodove neovisno o udjelu vlasništva.¹⁴

2.1. Stvarna veza između države i broda

Konvencija UN-a o pravu mora (1982.) u spomenutom članku 91. ipak postavlja uvjet za upis broda u upisnik i to postojanje stvarne veze (eng. *genuine link*) između države i broda. Izloženo pravilo međunarodnog prava o postojanju stvarne veze, osim što tu vezu ne definira, nema ni predviđenu sankciju za slučaj kršenja. Državama je prepušteno definirati pojam stvarne veze za upis broda u svoj upisnik pa ako bi takva veza bila fiktivna u primjerima država otvorenog upisnika, u međunarodnom pravu nema sankcije.

U skladu s čl. 94. Konvencije UN-a o pravu mora (1982.), upis broda uključuje i dužnost države da obavlja jurisdikciju i nadzor nad brodovima koji vijore njezinu zastavu kad je riječ o upravnim, tehničkim i socijalnim pitanjima. Ako bi se vršenje jurisdikcije i nadzora smatralo jedinim aspektom pojma stvarne veze, još uvijek nedostaje jasnoća u utvrđivanju stupnja tog nadzora kojeg bi država trebala vršiti nad brodom.¹⁵ Puki administrativni čin upisa broda ne bi se mogao smatrati ispunjenjem obveze obavljanja nadzora nad brodom.¹⁶ S druge strane, uzimajući u obzir odredbu članka 90. Konvencije UN-a o pravu mora (1982.) kojom se i neobalnim državama jamči pravo da na otvorenom moru plove brodovi pod njihovom zastavom, proizlazi da se ne očekuje visok stupanj nadzora jer bi se u slučaju upisa broda u upisnik države koja nema ni luku u koju bi brod uplovio teže obavljao djelotvoran nadzor.

¹⁴ Pallua, E., *O upisnicima brodova*, *Zbornik za pomorsko pravo*, knjiga 3, JAZU Jadranski institut, Zagreb, 1955., str. 74.

¹⁵ U tekstu ovog dijela odjeljka slijede se stavovi izneseni u Vinar, B., *Effect of the Genuine Link Principle of the 1958 Geneva Convention on the National Character of a Ship*, *New York University Law Review*, New York, god. 35 (1960.), br. 5, str. 1051-1056.

¹⁶ *Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, 23 4 July 1956.*, *Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, god. II (1956.)*, br. 9, *Supplement (A/3159)*, str. 279.

Tako su nastojanja u definiranju pojma stvarne veze bila usmjerena na dodavanje još jednog aspekta (osim izložene obveze vršenja jurisdikcije i nadzora nad brodom): brod o čijoj se državnoj pripadnosti radi trebao bi biti u vlasništvu državljanina države upisa. Na tom tragu bila je i Konvencija UN-a o uvjetima za upis brodova iz 1986. godine.¹⁷ Međutim, unatoč naporu koji je Komisija za međunarodno pravo uložila pri izradi nacрта Konvencije UN-a o otvorenom moru iz 1958. godine (čiji pristup pojmu stvarne veze iz čl. 5. slijedi i Konvencija UN-a o pravu mora (1982.) u člancima 91. i 94.) koja je predviđala sankciju nepriznavanja državne pripadnosti broda u slučaju odsustva stvarne veze, ipak je zadržan koncept kojim se ne predviđa ikakva sankcija u takvom slučaju, zbog nadmoćne većine glasova država koje su glasale protiv teksta nacрта.

Stoga, preostaju najmanje dva tumačenja pojma stvarne veze, kriterij efektivne jurisdikcije i kontrole države nad brodom ili kriterij kontrole, uključujući i kriterij državljanstva vlasnika broda. Prema sadašnjem stupnju razvoja međunarodnog prava, ne postoji jednoznačan stav oko definicije pojma stvarne veze, što rezultira mnogim otvorenim pitanjima u području međunarodnog javnog i međunarodnog privatnog prava.

2.2. Države otvorenog upisnika

U međunarodnom pravu posebnu pozornost treba obratiti na postojanje i rasprostranjenost država tzv. otvorenog upisnika, odnosno zastava pogodnosti. One postavljaju fleksibilne uvjete za stjecanje državne pripadnosti pa je često dovoljan samo formalan čin upisa broda u upisnik, na temelju čega su ti brodovi ovlašteni vijoriti njihovu zastavu. Tako se vlasnicima brodova omogućuje izbjegavanje ispunjenja carinskih, fiskalnih, radnopravnih i drugih obveza kojima bi inače bili podvrgnuti u državama svoje stvarne pripadnosti. Posebno oblikovanim olakšicama u državama otvorenog upisnika nastoji se uvažiti potrebe suvremenog pomorstva. Naime, financiranje troškova gradnje i kupnje brodova može dosegnuti i vrtoglave iznose što se teško može pratiti iz novčanih sredstava samih brodara pa im novčanu podršku pružaju financijske institucije. One određuju uvjete kreditiranja kako bi se osigurale za slučaj prisilnog namirenja svojih tražbina. Jedan od tih uvjeta često je upisivanje brodova u otvorene upisnike u kojima postoji ustaljena praksa ostvarenja prava iz hipoteke u privatnopravnim situacijama s međunarodnim obilježjem.

¹⁷ Vidi *infra* 3.1.

S druge strane, članovi posada brodova država otvorenog upisnika ističu negativne posljedice pojave takvih država kad je riječ o kršenju međunarodnih standarda o sigurnosti plovidbe te radnih i životnih uvjeta osoba zaposlenih na brodovima tih država i brojne druge zloupotrebe.

Pojava država otvorenog upisnika utjecala je na položaj vjerovnika stvarnih prava na brodu. Sigurnosni standardi u državama otvorenog upisnika ponekad ne prate standarde iz ugovora o hipoteci pa može doći do njihove međusobne kolizije. U interesu je svih vjerovnika stvarnih prava na brodu da se ne umanjuje vrijednost broda, odnosno ne pogoršava stanje broda radnjom ili propustom odgovorne osobe na brodu, kako bi se osigurane tražbine mogle namiriti prisilnim putem iz vrijednosti broda ako do trenutka dospijea ne bi bile podmirene. Tako je hipotekarni vjerovnik ovlašten zahtijevati da hipotekarni dužnik propusti činiti radnje koje umanjuju vrijednost broda. Detaljnije uređenje ovlasti hipotekarnog vjerovnika sadržane su u konkretnom ugovoru o hipoteci u koji se često uvrštava, primjerice, odredba o obvezi hipotekarnog dužnika da održava brod sposobnim za plovidbu. Stoga se od hipotekarnog dužnika očekuje da se pridržava pravila i standarda o sigurnosti plovidbe.

Kada se ostvarenje prava vjerovnika stvarnih prava na brodu veže uz nacionalna pravila države upisa broda, učinkovitost ostvarenja njihovih prava može biti dovedena u pitanje uzevši u obzir da različiti nacionalni pravni poreci ne omogućuju jednake uvjete ostvarenja odredbi ugovora o hipoteci kao preduvjeta namirenja hipotekarnih, ali i ostalih tražbina. Sporno je kako bi u jednoj državi otvorenog upisnika, koja ne provodi međunarodne sigurnosne standarde, hipotekarni dužnik bio u poziciji ispuniti spomenutu odredbu iz ugovora o hipoteci o držanju broda sposobnim za plovidbu. Na ugovor o hipoteci se, doduše, može primjenjivati pravo koje ne treba biti pravo države upisa broda u slučaju kada stranke mogu slobodno ugovoriti primjenu prava koje će uređivati njihov ugovorni odnos, u granicama prisilnih propisa. Međutim, moglo bi se dogoditi da brodovlasnik ne ispunjava više standarde sigurnosti (u skladu sa svojom ugovornom obvezom) od onih predviđenih pravom države upisnika za upis u njezin upisnik. Posljedično, primjena prava države upisa kojemu podliježe brod hipotekarnog dužnika mogla bi rezultirati neispunjavanjem odredbi iz ugovora o hipoteci i time otežati položaj hipotekarnog, ali i ostalih vjerovnika.

Zloupotrebama u državama otvorenog upisnika nastoji se stati na kraj, među ostalim, djelovanjem Međunarodne federacije transportnih radnika (eng. The International Transport Workers' Federation, dalje u tekstu: ITF) koja štiti prava radnika zaposlenih u prijevozu posebno pogođenih pojavom država zastava pogodnosti. ITF definira brodove država zastava pogodnosti kao brodove čije je

stvarno vlasništvo izvan države zastave broda.¹⁸ Nesrazmjer između stvarnog vlasništva brodova i upisa brodova može se vidjeti na primjeru pet vodećih gospodarstava po pitanju vlasništva brodova promatranih u ukupnom postotku u 2019. godini. To su Grčka, Japan, Hong Kong, Kina i Singapur čiji je zajednički udio stvarnog vlasništva brodova u svjetskoj bruto tonaži iznosio 52 %, ¹⁹ dok je njihov udio u upisu brodova u svjetskoj bruto tonaži iznosio 27 %.²⁰ Vodeće države u registraciji brodova su Panama, Liberija i Maršalovi Otoci čiji je zajednički udio registracije u svjetskoj bruto tonaži iznosio 42 %.²¹

Pri odlučivanju o dodjeli statusa države zastave pogodnosti uzimaju se u obzir sljedeći kriteriji: sposobnost i volja države zastave da ispuni minimalne međunarodne socijalne standarde te stupanj ratifikacije i izvršavanja obveza iz konvencija donesenih u sklopu Međunarodne organizacije rada i Međunarodne pomorske organizacije.²²

Unatoč tomu što se veći dio država otvorenog upisnika danas nalazi na tzv. bijeloj listi država,²³ ne može se zanemariti činjenica da postoje i države koje su također među vodećima u registraciji brodova, a svrstane su na tzv. sivu listu država (primjerice Iran, Indija, Južna Koreja, Saudijska Arabija i druge).²⁴ Zbog neizvršavanja obveza o sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša propisanih konvencijama donesenima u sklopu Međunarodne pomorske organizacije (pritom mislimo na Međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. godine s amandmanima,²⁵ Međunarodnu konvenciju o sprječavanju onečišćenja mora s brodova iz 1973. godine s amandmanima²⁶ te Međunarodnu konvenciju o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca iz 1978. godine s amandmanima²⁷), bili smo svjedoci pomorskih nezgoda

¹⁸ https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/mexico_city_edition_2.pdf, str. 12.

¹⁹ <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html>.

²⁰ https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf, str. 44.

²¹ *Ibid.*

²² Vidi tekst u bilj. 18, str. 12-13.

²³ U skladu s Pariškim Memorandumom o suglasnosti koji je putem nadzora država luka usmjeren na suzbijanje djelovanja ispodstandardnih brodova u vodama europskih obalnih država i Sjevernog Atlantika, postoje tri liste država: bijela, siva i crna, u kojima su stupnjevane države od najmanjeg prema najvećem stupnju rizika za sigurnost. Vidi više: <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Konvencija izmijenjena Protokolom iz 1978. godine na snazi je od 25. svibnja 1980. godine.

²⁶ Konvencija izmijenjena Protokolom iz 1978. godine na snazi je od 2. listopada 1983. godine.

²⁷ Konvencija izmijenjena amandmanima iz 1995. i 2010. godine na snazi je od 1. siječnja 2012. godine.

poput onih brodova *Erika* i *Prestige*. Ti brodovi su u vrijeme nezgode bili upisani u upisnike Malte, odnosno Bahama, a njihovo stvarno vlasništvo bilo je izvan tih država. Takvi ispodstandardni brodovi, kad je riječ o tehničkoj ispravnosti, osposobljenosti članova posade te općenito sigurnosti broda, rezultat su olakšica koje države otvorenog upisnika u globalnoj tržišnoj utakmici nude za upis u svoj upisnik. U početku razvoja instituta državne pripadnosti broda države su strogo oblikovanim uvjetima za upis brodova u svoj upisnik nastojale birati brodove kojima će pružiti svoju pravnu zaštitu. U modernom pomorstvu trend je obrnut pa države liberalno oblikovanim uvjetima za upis brodova te financijskim i gospodarskim olakšicama nastoje privući što više brodova u svoj upisnik.²⁸ Neke države nisu sposobne (u tehničkom i upravnom smislu) pa ni voljne provoditi djelotvorni nadzor nad upisanim brodovima. Njima je cilj pogodovati stranim vlasnicima kako bi upisali brodove u njezin upisnik i tako ostvarili prednosti u tržišnom natjecanju.

Stoga bi trebalo istaknuti važnost klasifikacijskih društava kad je riječ o provedbi sigurnosno-tehničkih standarda u pomorstvu. Država mora strogo nadzirati kvalitetu rada klasifikacijskih društava, i to baš u provedbi njihovih ovlasti za dodjelu klasa i svjedodžbi za plovidbu. Pozitivan primjer uređenja sigurnosnih mjera u pomorstvu na regionalnoj razini predstavljaju tri zakonodavna paketa *Erika* I, II i III koje je Europska unija usvojila u razdoblju od 2001. do 2009. godine kao odgovor na spomenute pomorske nezgode brodova *Erika* i *Prestige*. Tako, među ostalim, kao rezultat usvajanja sigurnosnih standarda u pomorstvu treba istaknuti osnivanje Europske agencije za pomorsku sigurnost (dalje u tekstu: EMSA) čiji je cilj jačanje pomorske sigurnosti, pripravnosti za onečišćenje i mjera sanacije te zaštite u pomorstvu. U provedbi različitih vrsta tehničkih inspekcija, EMSA obavlja inspekcijske preglede klasifikacijskih društava i provjeru nacionalnih sustava nadzora plovidbe.

Raširena pojava država otvorenog upisnika sama po sebi nije sporna, no bitno je učinkovito nadzirati provedbu sigurnosnih mjera u tim državama. Kao uzor u tome može poslužiti regionalni pristup u provedbi sigurnosnih standarda, poput spomenutog pristupa na razini Europske unije, čiji se uspjeh očituje u činjenici da su sve države članice Europske unije danas izvan tzv. sive, odnosno crne liste.

²⁸ Mintas Hodak, Lj., Hrvatski upisnik pomorskih brodova, *Pomorski zbornik*, god. 30 (1992.), br. 1, str. 278.

2.2.1. Države otvorenog upisnika u Europskoj uniji

Na popisu država zastava pogodnosti ITF-a nalaze se i države članice Europske unije: Cipar i Malta, kao i Francuska i Njemačka sa svojim međunarodnim upisnicima brodova.²⁹

U ostvarenju ekonomskih prava i sloboda zajamčenih pravom Europske unije treba postići ravnotežu u odnosu na ostvarenje, s druge strane, sigurnosnih standarda i socijalnih prava koja su dovedena u pitanje pojavom država zastava pogodnosti. U svojoj srži, definicija država zastava pogodnosti ITF-a³⁰ u suprotnosti je s pravom Europske unije koje jamči pravo poslovnog nastana (čl. 49. UFEU) te zabranjuje diskriminaciju na temelju državljanstva (čl. 18. UFEU). Europska komisija je mišljenja da pravo registracije plovila predstavlja oblik prava poslovnog nastana.³¹ Iz perspektive europskog prava, država članica ne bi smjela odbiti ostvarivanje prava državljanina druge države članice da upiše brod u njezin upisnik, neovisno o tome što bi time željela izbjeći svrstavanje u kategoriju država zastava pogodnosti. Tako je Europski sud u predmetu *Factortame* utvrdio da države članice određuju uvjete za upis u svoj upisnik u skladu s općim pravilima međunarodnog prava, ali da se pritom moraju pridržavati pravila Zajednice.³²

Ipak, podsjećamo na kriterije koje treba uzeti u obzir pri odlučivanju o dodjeli statusa država zastava pogodnosti³³ te ističemo činjenicu da se navedene države članice Europske unije nalaze na tzv. bijeloj listi država.

Činjenica uvrštenja nekih država članica Europske unije na popis država zastava pogodnosti otvara niz pitanja, počevši od samog odnosa europskog i međunarodnog prava pa do pitanja je li pravo Europske unije pridonijelo povećanju broja država otvorenog upisnika. Međutim, takva rasprava premašila bi okvire ovog rada te se za potrebe ovog istraživanja samo navodi pristup europskog i međunarodnog prava pitanju upisa brodova u upisnik države s kojim brod nije u stvarnoj vezi. Europska unija nastoji prepoznati potrebu očuvanja pomorske tradicije u svojim vodama, u izazovnim gospodarskim vremenima

²⁹ <https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs>.

³⁰ Vidi *supra* bilj. 18.

³¹ Vidi više u Christodoulou-Varotsi, I., *Flag of Convenience or not? Challenging the Flag of Convenience Status of EU Registration States: An Introductory Contribution to a Controversial Debate*, *Neptunus, Revue Électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, god. 18 (2012.), br. 2, str. 6-8.

³² *The Queen v. Secretary of State for Transport, Ex parte Factortame Ltd and Others.*, C-221/89, E. C. R. 1991 I-03905.

³³ Vidi *supra* 2.2.

velike konkurencije na tržištu, pa iznesenim pristupom, kao i različitim drugim mjerama, potiče razvoj pomorske industrije.³⁴

3. MEĐUNARODNA UNIFIKACIJA PRAVILA ZA UPIS BRODOVA I ZA UTVRĐENJE MJERODAVNOG PRAVA ZA POMORSKE PRIVILEGIJE

Državna pripadnost broda, odnosno upis broda, predstavljaju jedno od mjerila za individualizaciju broda. Kriterij stvarne veze, kao uvjet upisa iz Konvencije UN-a o pravu mora (1982.), neodređen je i bez sankcije u slučaju nepoštovanja. Dakle, države otvorenog upisnika mogu nastaviti sa svojom praksom upisivanja brodova u nacionalni upisnik bez prethodnog ispunjavanja ikakvih uvjeta za upis. Tako stečena državna pripadnost broda, odnosno upis, djeluju prema svima. Strani sud ne može ispitivati pretpostavke za stjecanje državne pripadnosti, odnosno za upis po propisu druge države.³⁵ Ono može samo utvrditi sadržaj prava strane države te ga primijeniti na način kako se tumači u toj državi.³⁶ Stoga se raspravljalo o potrebi ujednačenja pravila za upis brodova koja bi bila pravno obvezujuća za države pri upisivanju brodova.

3.1. Konvencija UN-a o uvjetima za upis brodova iz 1986. godine

Pokušaj unifikacije pravila o upisu brodova na međunarodnoj razini predstavlja Konvencija UN-a o uvjetima za upis brodova iz 1986. godine.³⁷ Stvarna veza u njoj definirana je tako da domaće osobe države upisa moraju sudjelovati u vlasništvu ili upravljanju brodom kako bi se državi upisa omogućilo efektivno obavljanje jurisdikcije i nadzora nad brodovima.³⁸ Osim toga, u skladu s čl. 9. navedene Konvencije, država upisa je dužna osigurati da brod koji vijori njezinu zastavu ispunjava, među ostalim, međunarodna pravila i standarde kad je riječ o sigurnosti plovidbe te radnim uvjetima na brodu. Međutim, ovaj pokušaj

³⁴ Primjerice, nakon rasprave s malteškim tijelima o malteškom sustavu poreza, uvedena je porezna mjera primjene sustava poreza po tonaži broda, uz oslobođenje od oporezivanja kapitalnih dobitaka ostvarenih prodajom ili prijenosom brodova te drugih kapitalnih dobitaka. Vidi: Odluka Komisije (EU) 2019/1116 od 19. prosinca 2017. o državnoj potpori SA.33829 (2012/C).

³⁵ Pallua, E., *op. cit.* bilj. 14, str. 89-90.

³⁶ Čl. 8. st. 1. i 2. ZMPP-a.

³⁷ United Nations Treaty Collection, Depository, Status of Treaties, Chapter XII: Navigation, Sub Chapter: 7. Republika Hrvatska nije ni potpisala ni ratificirala Konvenciju.

³⁸ Čl. 8. i 10. Konvencije UN-a o uvjetima za upis brodova.

unifikacije ostao je bez uspjeha jer Konvencija do danas nije stupila na snagu. Ratificiralo ju je ukupno 15 država, a za stupanje na snagu potreban je protek od dvanaest mjeseci otkad ju ratificira najmanje četrdeset država čiji zajednički udio tonaže u svjetskoj bruto tonaži iznosi najmanje 25 %.³⁹ Uzevši u obzir raširenu pojavu država otvorenog upisnika kojima nije u interesu usvajanje iznesenih kogentnih pravila, teško je za očekivati da će Konvencija uskoro stupiti na snagu.

3.2. Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. godine

Međunarodni sustav instrumenata osiguranja na brodu bio je predmet uređenja triju međunarodnih konvencija: Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1926., zatim konvencije istog naziva iz 1967. godine te Međunarodne konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. godine.⁴⁰ Potonja konvencija je na snazi, u svega devetnaest ugovornih stranaka, među kojima nije Republika Hrvatska.⁴¹ Konvencija nije doživjela širu prihvaćenost zbog osjetljivih pravnih pitanja kojima se bavi, poput pitanja (broja) tražbina osiguranih pomorskim privilegijem i kolizijskih pravila koja ih uređuju.

Države nisu sklone propisivanju većeg broja privilegiranih tražbina koje, zbog svoje pravne naravi, imaju prvenstvo u namirenju u odnosu na hipotekarne tražbine. Privilegirani status tražbina određuje se prije svega iz socijalnih i ekonomskih razloga (npr. za tražbine plaća članova posade) te kao naknada za usluge pružene brodu (npr. za tražbine s naslova nagrade za spašavanje) jer su takve usluge u konačnici od koristi svim vjerovnicima. Primjerice, tako je potonjoj tražbini u Konvenciji iz 1993. godine, u vezi redoslijeda namirenja, dodijeljena prednost pred ostalim prije nastalim tražbinama osiguranim pomorskim privilegijem.

Osim tražbina kojima je sama Konvencija dodijelila privilegirani status na temelju čl. 4., važno je istaknuti kako su, u skladu s čl. 6. Konvencije iz 1993.

³⁹ Čl. 19. Konvencije UN-a o uvjetima za upis brodova.

⁴⁰ Na snazi su (ne i u Republici Hrvatskoj) dvije od tri međunarodne konvencije koje uređuju pitanje pomorskih privilegija i hipoteka na brodu: Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, Bruxelles, 1926., stupila na snagu 2. lipnja 1931. godine te Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama, Geneva, 1993., stupila na snagu 5. rujna 2004. godine te zamijenila prethodnu.

⁴¹ United Nations Treaty Collection, Depository, Status of Treaties, Chapter XI: Transport and Communications, Sub Chapter: D,4.

godine, ugovorne stranke slobodne dodijeliti privilegirani status i drugim tražbinama, s time da takve tražbine s obzirom na redosljed namirenja dolaze iza hipotekarnih tražbina. Pitanje dodjeljivanja privilegiranog statusa tražbinama od strane država stranaka Konvencije sporno je zato što Konvencija iz 1993. godine ujedno ne propisuje koje je pravo mjerodavno za priznanje tako osnovanih pomorskih privilegija. To je važno istaknuti zbog činjenice da je jedno od obilježja pomorskih privilegija da on prati brod bez obzira na promjenu vlasnika, države upisa ili zastave broda.⁴² Dakle, jednom dodijeljen privilegirani status tražbine ne bi trebao prestati upisom broda u drugi upisnik (uz uvažavanje odredbe čl. 6., b. Konvencije iz 1993. godine o općenitom trajanju takvog pomorskog privilegija). Postavlja se pitanje učinkovitosti ostvarenja prava iz pomorskog privilegija osnovanog u državi upisa u skladu s čl. 6. u slučaju kada taj privilegij nije priznat u državi suda na temelju čijeg prava se utvrđuje redosljed namirenja tražbina. Povrh općenitog problema unifikacije pitanja oko toga koje tražbine treba osigurati pomorskim privilegijem, unošenjem članka 6. u Konvenciju iz 1993. godine, bez određivanja mjerodavnog prava za priznanje pomorskih privilegija osnovanih u skladu s tim istim člankom 6., izostala je unifikacija i unutar samih država stranaka Konvencije.

4. RJEŠENJA U PRAKSI DRŽAVA ZA UTVRĐENJE MJERODAVNOG PRAVA ZA STVARNA PRAVA NA BRODU

Zbog izostanka šireg usvajanja unificiranih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama,⁴³ kao i međunarodne unifikacije pravila o upisu brodova,⁴⁴ rješenja u praksi država za utvrđenje mjerodavnog prava za stvarna prava na brodu su različita. Prvo se objašnjava problematika primjene prava državne pripadnosti broda, odnosno zastave broda, kao prevladavajućeg prava u državama kontinentalnog pravnog sustava, pa tako i u hrvatskom pravu. Zatim se analizira pravo države foruma te, na kraju, pravo države čije je pravo mjerodavno za pravni odnos iz kojeg proizlazi stvarno pravo na brodu.

⁴² Čl. 8. Konvencije iz 1993. godine, čl. 243. PZ-a. O unutrašnjoj proturječnosti u vezi ovog obilježja s obzirom na pomorske privilegije nastale u skladu s čl. 6. Konvencije iz 1993. godine, vidi Stanković, G., *Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. godine*, *Uporedno pomorsko pravo*, god. 37 (1995.), br. 1-4, str. 115-116.

⁴³ Vidi *supra* 3.2.

⁴⁴ Vidi *supra* 3.1.

4.1. Pravo državne pripadnosti broda (odnosno pravo države zastave; *lex banderae/ pravo države upisa; lex stabuli*)

Činjenica da su države ovlaštene samostalno određivati uvjete za upis u svoj upisnik, dovodi nas do zaključka kako se mjerodavno pravo za stvarna prava na brodu, u slučaju primjene poveznice državne pripadnosti broda, razlikuje od države do države. Međunarodno pravo je ustupilo mjesto nacionalnom pravu za uređenje stvarnog statuta na brodovima. Države su dužne priznati stečenu državnu pripadnost brodova neovisno o tome postoji li stvarna ili fiktivna veza između broda i države upisa. Autonomija koja je ostavljena državama pri dodjeljivanju brodovima svoje državne pripadnosti bez konkretno određenih ograničenja rezultira zloupotrebama u uvjetima globalne tržišne utakmice.

Dodatani problem koji se može pojaviti kod primjene poveznice državne pripadnosti broda bio bi slučaj broda bez državne pripadnosti. Brodom bez državne pripadnosti, u skladu s čl. 92. st. 2. Konvencije UN-a o pravu mora (1982.) može se smatrati »brod koji plovi pod zastavama dviju ili više država, kojima se služi po svome nahodjenju...« te se takav brod neće »prema trećim državama moći pozvati ni na jednu od tih državnih pripadnosti...« To je rezultat pravila da brod plovi pod zastavom samo jedne države.⁴⁵ Osim toga, takav problem pojavio bi se, primjerice, u slučaju broda koji vijori zastavu države koja nije priznata u međunarodnoj zajednici. Treba spomenuti i slučaj ratne okupacije kada se područje (dio ili cijelo) neke države stvarno nalazi u vlasti neprijateljske vojske. U tom slučaju, okupant ima vlast i nad brodovima države čije je područje okupirano (izuzev nad brodovima koji su u pravnoj vezi s okupiranim područjem, ali se ondje u tom trenutku ne nalaze)⁴⁶ što bi svakako otežalo položaj vjerovnika stvarnih prava na tim brodovima.

Unatoč tomu, državna pripadnost broda prevladavajuća je poveznica za utvrđivanje mjerodavnog prava za stvarna prava na brodu u mnogim državama. Predviđena je u zakonodavstvu Slovenije (»po pravu države, katere pripadnost ima ladja«),⁴⁷ Italije (»dalla legge nazionale della nave«),⁴⁸ Južne Koreje⁴⁹ i drugima.

⁴⁵ Čl. 92. st. 1. Konvencije UN-a o pravu mora (1982.).

⁴⁶ Andrassy, J.; Bakotić, B.; Seršić, M.; Vukas, B., *Međunarodno pravo*, 3. dio, Školska knjiga, Zagreb, 2006., str. 178-179.

⁴⁷ Čl. 961. st. 2. Pomorskog zakonika Republike Slovenije, *Uradni list RS*, št. 62/2016 – uradno prečišćeno besedilo, 41/2017, 21/2018 – ZNOrg, 31/2018 – ZPVZRZECEP in 21/2021 – popr.

⁴⁸ Čl. 6. Codice della Navigazione, R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (G.U. 18 aprile 1942, n. 93, Ediz. spec.).

⁴⁹ Čl. 60. st. 1. i 2. Zakona o međunarodnom privatnom pravu (Zakon br. 13759, 19. siječnja 2016.).

Primjena poveznice državne pripadnosti broda za utvrđenje mjerodavnog prava za stvarna prava na brodu opravdava se razlozima pravne sigurnosti i predvidljivosti koja je posebno važna hipotekarnim vjerovnicima bez čijeg financiranja nema ni brodarstva. Međutim, prikladniji način za uvažavanje te činjenice, kojim bi se istodobno uzela u obzir potreba zaštite privilegiranih vjerovnika, bio bi, za početak, restriktivno određivanje kruga tražbina koje su zaštićene pomorskim privilegijem. Samo one tražbine čija je zaštita doista socijalno nužna i koje omogućuju sigurnu plovidbu trebale bi uživati prvenstvo u namirenju. Pravno-politički stavovi država o tražbinama koje treba zaštititi pomorskim privilegijem razlikuju se ovisno o cjelokupnoj gospodarskoj situaciji države. Države koje su pomorski orijentirane motivirane su zaštititi položaj pomoraca, odnosno osigurati isplatu njihovih plaća. S druge strane, države koje su gospodarski usmjerene na pružanje usluge veza bit će sklonije zaštititi pomorskim privilegijem, primjerice, tražbine s naslova opskrbe broda gorivom. Međutim, različiti stavovi država morali bi se ujednačiti u cilju smanjenja ukupnog broja tražbina osiguranih pomorskim privilegijem, a u korist zaštite i hipotekarnih vjerovnika.

Postizanjem takve ravnoteže u položaju vjerovnika stvarnih prava na brodu započinje suočavanje s izazovima u stanju pomorske industrije. Sigurnosna pitanja u pomorstvu i pitanja socijalnih prava članova posade dalje treba rješavati odgovarajućim izmjenama pravnog uređenja mjerodavnog prava za stvarna prava na brodu.⁵⁰

Na temelju iznesene problematike vezane uz primjenu predmetne poveznice, vidljivo je da državna pripadnost kao takva i nije tako »stabilna« poveznica koja bi hipotekarnim vjerovnicima jamčila dugoročnu procjenu njihova pravnog položaja. U modernom međunarodnom privatnom pravu, kad je riječ o uređenju mjerodavnog prava za, primjerice, osobni statut fizičkih osoba, prisutan je trend napuštanja primjene poveznica državljanstva i prebivališta, u korist primjene poveznice uobičajenog boravišta fizičke osobe kao svojevrsnog kompromisa između navedenih dviju tradicionalnih poveznica. Pritom ne postoji opća definicija tog pojma, nego je za određivanje njegova sadržaja najvažnija praksa sudova. Iako pitanja osobnog statuta i stvarnog statuta koji je predmet ovog rada ne mogu biti predmet usporedbe, ipak se želi skrenuti pozornost da državljanstvo i državna pripadnost više nisu tako predvidive poveznice. U ostvarenju cilja upućivanja na pravo koje je u najužoj, odnosno bitnoj vezi s privatnopravnom situacijom s međunarodnim obilježjem, potrebno je razmotriti i druga pravna rješenja primjenjiva u konkretnom vremenu i prostoru.

⁵⁰ Vidi *infra* 5.

4.2. Pravo tijela koje rješava predmet (*lex fori*)

Sporno je i upućivanje na primjenu prava države foruma za stvarna prava na brodu, kao što je slučaj u državama Commonwealtha. Nastavno na odluku engleskog suda Privy Council u sporu *The Halcyon Isle*,⁵¹ tamošnja sudska praksa bila je sklona stavu da se privilegiranim tražbinama mogu smatrati one koje se kao takve priznaju prema pravu države suda. Čak i u doktrini kontinentalnog prava postoje mišljenja kako bi trebalo, zbog naravi pomorskog privilegija, za pitanje postojanja i rangiranja pomorskih privilegija primijeniti pravo države foruma.⁵² Naprotiv, Tetley je mišljenja da bi primjena prava države foruma za priznanje stranog stvarnog prava na brodu (ne i za njihovo međusobno rangiranje) dovela do tzv. *forum shoppinga* kao i neispravnog smatranja pomorskog privilegija procesnim institutom.⁵³

Suprotstavljeni stavovi oko poimanja pomorskog privilegija materijalnim, odnosno procesnim institutom, bili su predmet rasprave i pred Saveznim sudom Australije u presudi *The Ship »Sam Hawk« v. Reiter Petroleum Inc*⁵⁴ iz 2016. godine kojom je jednoglasno usvojena žalba protiv prvostupanjske presude.⁵⁵ Presudom prizivnog suda potvrđeno je da australski sudovi i dalje slijede stav zauzet u predmetu *The Halcyon Isle*, odnosno da se primjenjuje pravo države foruma na pitanje postojanja i priznanja stranog pomorskog privilegija. Prvostupanjski sud prihvatio je nadležnost u sporu povodom zahtjeva koji se temeljio na pomorskom privilegiju priznatom u pravu države koje je bilo uglavljeno kao mjerodavno za ugovor (*lex causae*, odnosno u konkretnom predmetu američko pravo), iako predmetni privilegij nije bio pobrojan među privilegijama priznatim u čl. 15. st. 2. australskog Pomorskog zakonika.⁵⁶ Istaknuo je da je pomorski privilegij materijalnopravni institut jer utječe na postojanje, opseg i izvršivost prava i obveza stranaka. Međutim, prizivni sud je utvrdio da je pomorski privilegij procesnopravni institut te je ograničio uvjete pod kojima se, u skladu s

⁵¹ *Bankers Trust International Ltd v. Todd Shipyards Corporation*, [1980] Part 4, Case 7 [PC] Appeal No. 19 of 1979.

⁵² Marin, J., Privilegiji na brodu – sigurnost i neizvjesnost u isto vrijeme, u: Gliha, I.; Josipović, T.; Belaj, V.; Baretić, M.; Nikšić, S.; Ernest, H.; Keglavić, A.; Matanovac, R. (ur.), *Liber Amicorum Nikola Gavella*, građansko pravo u razvoju, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2008., str. 406-407.

⁵³ Tetley, W., *International Conflict of Laws: Common, Civil and Maritime*, International Shipping Publications, Montreal, 1994., str. 584-587.

⁵⁴ *The Ship »Sam Hawk« v. Reiter Petroleum Inc* (2016) FCAFC 26.

⁵⁵ *Reiter Petroleum Inc v. The Ship »Sam Hawk«* (2015) FCA 1005.

⁵⁶ Admiralty Act Commonwealtha Australije, Act No. 34, 1988., izmijenjen amandmanima, ss 15.

pravilima australskog međunarodnog privatnog prava, mogu priznati strani pomorski privilegiji. Naime, australski sud bio bi nadležan odlučivati o zahtjevu utemeljenom na stranom pomorskom privilegiju ako bi on odgovarao ili bi bio dovoljno analogan pomorskim privilegijima priznatim u australskom pravu. Posljedično, time je ograničen opseg prava stranih vjerovnika na ostvarenje tražbina na temelju stranog pomorskog privilegija.

4.3. Pravo mjerodavno za glavno pitanje (*lex causae*)

Upućivanje na pravo države čije je pravo mjerodavno za pravni odnos iz kojeg proizlazi stvarno pravo na brodu, odnosno pomorski privilegij, ne bi trebalo prihvatiti. Takvu praksu pronalazimo pri američkim sudovima, poput onog pri kanadskom Vrhovnom sudu u predmetu *The Ioannis Daskalelis*,⁵⁷ u kojemu je za pitanje postojanja pomorskog privilegija upućeno na primjenu prava koje je u najužoj vezi s pravnim odnosom iz kojeg je proizašla tražbina. Američka sudska praksa je u pravu kada pomorske privilegije smatra stvarnim pravima, odnosno materijalnopравnim institutom. Međutim, postoji opasnost da se, u skladu sa stranačkom autonomijom, za osiguranje ispunjenja tražbina koje proizlaze iz ugovornog odnosa istodobno ugovori i pomorski privilegij. Time bi se zanemarila narav pomorskog privilegija kao zakonskog (a ne ugovornog) založnog prava, s djelovanjem *erga omnes* (a ne samo *inter partes*).

Praksa američkih sudova bila je sklona stavu da ako pomorski privilegij nije predviđen za osiguranje predmetne tražbine u stranom pravu koje su stranke ugovorile kao mjerodavno za glavno pitanje, onda tužitelj nema pravo ni pred američkim sudom tražiti namirenje predmetne tražbine na temelju pomorskog privilegija. Međutim, nadležnost američkih sudova za odlučivanje o takvom stvarnopравnom zahtjevu ne proizlazi iz stranog prava mjerodavnog za glavno pitanje, nego se temelji na vlastitim kolizijskim pravilima o izboru prava. Njima se utvrđuje postoji li dovoljna veza između predmetne tražbine i mjerodavnog prava koja bi opravdala njegovu primjenu na pitanje postojanja pomorskog privilegija.⁵⁸

⁵⁷ *Todd Shipyards Corporation v. Altama Compania Maritima S.A. and the Ship »Ioannis Daskalelis«* [1974] 1 Lloyd's Rep. 174.

⁵⁸ Davies, M., Choice of Law and U.S. Maritime Liens, *Tulane Law Review*, god. 83 (2009.), br. 5-6, str. 1456.

Restatement Second koji utvrđuje opća pravna pravila za pitanje rješenja sukoba prava, navodi relevantne čimbenike za izbor mjerodavnog prava u slučaju odsustva izričite zakonske odredbe o mjerodavnom pravu.⁵⁹ Među ostalim, navode se i odgovarajuća načela države foruma.⁶⁰ Tako u slučaju osiguranja tražbina pomorskim privilegijem u Sjedinjenim Američkim Državama prevladava zaštitnički stav prema vjerovnicima koji su američki državljani i koji su svoje usluge pružili u SAD-u. Na temelju tog i preostalih navedenih čimbenika poput onog o potrebi ostvarenja pravne sigurnosti i predvidljivosti,⁶¹ američki sud može izabrati pravo mjerodavno za pitanje postojanja pomorskog privilegija.

Treba istaknuti kako američko pomorsko pravo osigurava znatno veći broj tražbina pomorskim privilegijem nego druga strana prava.⁶² Ugovaranjem američkog prava kao mjerodavnog za glavno pitanje, u slučaju oslanjanja na sudsku praksu koja primjenjuje *lex causae* kao pravo mjerodavno i za pitanje postojanja pomorskog privilegija, stranke bi mogle zloupotrijebiti svoja ovlaštenja proširivši krug tražbina osiguranih pomorskim privilegijem.

Američki sudovi, dakle, primjenjuju svoje pravo kada odlučuju o pravu mjerodavnom za pomorske privilegije, a ne pravo koje su stranke ugovorile. Stoga se odluka suda o namirenju tražbine na temelju stranog pomorskog privilegija ne temelji na stranom pravu, već sud na temelju vlastitih kolizijskih pravila utvrđuje koje je pravo prikladno, odnosno postoji li dovoljna veza između tražbine i tog prava. Time se zapravo približavamo pravnom standardu najuže veze koji se analizira u sljedećem odjeljku.

⁵⁹ Restatement Second of Conflict of Laws, section 6 (1971) u st. 2. predviđa sljedeće čimbenike za izbor mjerodavnog prava:

- (a) potrebe međudržavnog i međunarodnog sustava,
- (b) odgovarajuća načela države foruma,
- (c) odgovarajuća načela ostalih zainteresiranih država i relativni interesi tih država u određivanju pojedinih pitanja,
- (d) zaštita opravdanih očekivanja,
- (e) temeljna načela na kojima se zasniva određena grana prava,
- (f) sigurnost, predvidljivost i ujednačenost rješenja,
- (g) jednostavnost u utvrđivanju i primjeni mjerodavnog prava.

⁶⁰ *Ibid.*, 2 (b).

⁶¹ *Ibid.*, 2 (f).

⁶² Attard, D. J.; Fitzmaurice, M.; Martinez Gutierrez, N. A.; Arroyo, I.; Belja, E., *The IMLI Manual on International Maritime Law*, Volume II: Shipping Law, Oxford University Press, Oxford, 2015., str. 157.

5. IZBJEGAVAJUĆA KLAUZULA

Cilj je međunarodnog privatnog prava da na temelju kolizijskih pravila uputi na primjenu prava s kojim je privatnopravna situacija u najbližoj vezi. Jedno od kolizijskih pravila koje tome služi sadržano je u općim odredbama hrvatskog ZMPP-a, u članku 11. Riječ je o općoj izbjegavajućoj klauzuli koja omogućuje primjenu prava druge države s kojim je, prema svim okolnostima, privatnopravna situacija u očito užoj vezi pa se pravo koje bi inače bilo mjerodavno prema odredbama ZMPP-a iznimno ne primjenjuje jer s privatnopravnom situacijom ima samo neznatnu vezu.

U nastavku izlažemo način primjene opće, odnosno posebne izbjegavajuće klauzule s obzirom na posebnosti pravne prirode pomorskog privilegija. Prikazuje se položaj privilegiranih vjerovnika, koji je međusobno isprepleten s položajem hipotekarnih vjerovnika jer pomorski privilegij kao zakonsko založno pravo djeluje prema svima pa tako i prema hipotekarnim vjerovnicima u odnosu na istu stvar.

5.1. Opća izbjegavajuća klauzula

Primjena opće izbjegavajuće klauzule zahtijeva poštovanje strogih kriterija kako bi se izbjegla njezina proizvoljna tumačenja na štetu pravne sigurnosti. Nakon utvrđenja okolnosti svakog konkretnog slučaja, može se pristupiti njezinoj primjeni kao iznimci od primjene prava koje je inače mjerodavno za privatnopravnu situaciju s međunarodnim obilježjem.

Primjer strogih kriterija u primjeni opće izbjegavajuće klauzule u slučaju utvrđenja mjerodavnog prava za pomorski privilegij pronalazimo u presudi Vrhovnog suda Južne Koreje iz 2014. godine.⁶³ Sud je u tom predmetu odbio žalbu hipotekarnog vjerovnika i potvrdio presudu prvostupanjskog suda donesenu u postupku koji su pokrenuli kapetan i članovi posade broda kao privilegirani vjerovnici tražeći ispravak redosljeda namirenja tražbina za svoje plaće. Vrhovni sud Južne Koreje potvrdio je da je pravo mjerodavno za postojanje i redosljed namirenja privilegiranih tražbina ono pravo koje je u očito užoj vezi s konkretnom privatnopravnom situacijom (u ovom slučaju, južnokorejsko pravo) u odnosu na pravo koje bi inače bilo mjerodavno (u ovom slučaju, panamsko pravo). Naime, u slučaju broda koji vijori zastavu države otvorenog upisnika (u ovom slučaju, panamski brod), pri čemu taj brod predstavlja jedinu vezu s državom upisa, nema mjesta primjeni članka 60. st. 1. i 2. južnokorejskog Zakona o međunarodnom privatnom

⁶³ Vrhovni sud Južne Koreje: *Hana Bank protiv I-tužitelj i dr.*, 2013Da34839, 24. srpnja 2014.

pravu.⁶⁴ Tim stavcima propisano je pravo države upisa broda kao mjerodavno pravo za stvarna prava na brodu (vlasništvo i hipoteka na brodu, pomorski privilegij i druga stvarna prava na brodu) te za njihov redoslijed namirenja. Međutim, Sud se u konkretnom predmetu pozvao na opću izbjegavajuću klauzulu sadržanu u čl. 8. st. 1. istog zakona i utvrdio primjenu južnokorejskog prava kao mjerodavnog za pomorski privilegij. Pritom je utvrdio čimbenike relevantne za primjenu te odredbe, i to: državljanstvo, odnosno sjedište i glavno mjesto poslovanja stvarnog vlasnika broda i brodar; polazna luka i mjesto plovidbe; državljanstvo kapetana i članova posade; mjerodavno pravo za ugovore o radu kapetana i članova posade; mjesto ustanovljenja hipotekarne tražbine i mjerodavno pravo za hipoteku te mjesto suda pred kojim je pokrenut postupak protiv broda, odnosno mjesto gdje se nalaze zainteresirane stranke koje sudjeluju u postupku.

U konkretnom slučaju, kapetan i članovi posade bili su državljani Južne Koreje i drugih država jugoistočne Azije, a ne Paname, te je u njihovim ugovorima o radu bila uglavljena primjena južnokorejskog prava kao mjerodavnog prava za pitanja iz radnih odnosa koja nisu uređena ugovorom. Osim toga, stvarni vlasnik broda i brodar bilo je južnokorejsko trgovačko društvo čiji su članovi uprave bile južnokorejski državljani. Brod je bio namijenjen prijevozu tereta samo između Južne Koreje i Singapura i ostalih država jugoistočne Azije, pri čemu brod ne bi imao doticaja s panamskom lukom. Na kraju, postupak je pokrenut pred južnokorejskim sudom te je većina sudionika u ovršnoj prodaji broda, uključujući i tuženika (sada podnositelja žalbe), bila južnokorejskog državljanstva odnosno pripadnosti, bez ikakve posebne veze s Panamom.

Dakle, unatoč pravilu o primjeni prava države upisa broda, Sud je, primjenom opće izbjegavajuće klauzule, utvrdio primjenu prava koje je u očito užoj vezi s privatnopravnom situacijom. Budući da panamsko zakonodavstvo, za razliku od južnokorejskog prava, pomorskim privilegijem osigurava tražbine za plaće kapetana i članova posade samo za posljednje putovanje, Sud je u konkretnom slučaju proširio opseg zaštite privilegiranih vjerovnika, zaštitivši pomorskim privilegijem tražbine za sve njihove neisplaćene plaće.

Na ovom primjeru očituje se važnost uvažavanja konkretnih okolnosti slučaja jer bi u suprotnom došlo do primjene prava državne pripadnosti broda koje se pokazuje nedostatnim za uvažavanje zaštite radnih i socijalnih prava pomoraca. Zaštita položaja privilegiranih vjerovnika dodatno može doći do izražaja primjenom posebne izbjegavajuće klauzule kako se navodi u nastavku.

⁶⁴ *Op. cit.* u bilj. 49.

5.2. Posebna izbjegavajuća klauzula

Primjenom posebne izbjegavajuće klauzule izravno bi se uzela u obzir činjenica da u modernom pomorstvu zastava koju brod vijori više ne predstavlja nužno stvarnu vezu broda i države. Gotovo je nemoguće zauzeti jednoznačan stav oko primjene baš jednog konkretnog prava za pitanja pomorskog privilegija. Smatramo najprikladnijim primijeniti posebnu izbjegavajuću klauzulu otvorenog oblika, kojom bi se uputilo na primjenu prava najuže veze, za razliku od posebnih zatvorenih klauzula kojima se odbacuje primjena prava koje bi inače bilo mjerodavno te se predviđa primjena drugog određenog prava. Osim toga, predložena posebna izbjegavajuća klauzula primjenjivala bi se kao primarna, a ne podredna poveznica. Primjeri u kojima se na pravo najuže veze upućuje primjenom primarne poveznice su rijetki, no takav slučaj pronalazimo, primjerice, u čl. 38. ZMPP-a.⁶⁵

Pitanje koje se postavlja pri uređenju mjerodavnog prava za stvarna prava na brodu, a to je kako najučinkovitije zaštititi prava vjerovnika tih stvarnih prava, postavilo se i pri uređenju mjerodavnog prava za zasnivanje i prestanak izvanbračne zajednice u spomenutom čl. 38. ZMPP-a, s obzirom na pravnu zaštitu osoba u izvanbračnoj zajednici. Kao što je specifičnost izvanbračne zajednice da se, za razliku od braka, takva zajednica formalnopravno ne sklapa, tako ističemo i specifičnost pomorskog privilegija koji se, za razliku od prava vlasništva⁶⁶ i hipoteke, ne upisuje⁶⁷ (nego nastaje u trenutku kada nastane i privilegirana tražbina).

Primjena posebne izbjegavajuće klauzule posebno je važna za utvrđivanje mjerodavnog prava za pomorske privilegije upravo zbog ekonomskih i socijalnih razloga na temelju kojih se propisuje njihovo postojanje i rangiranje. Primjerice, članovi posade štite se kao slabija ugovorna strana u radnom odnosu pa se određene njihove tražbine osiguravaju pomorskim privilegijem kako bi se mogle namiriti prisilnim putem u trenutku dospijeca bez potrebe osnivanja založnog prava ugovorom ili sudskom rješidbom.

Opredjeljenje za jedno određeno pravo za pitanje pomorskih privilegija ne bi uvijek moglo uvažiti njihovu pravnu prirodu, odnosno položaj osoba koje se njime štite. Ekonomsko-socijalni smisao pružanja zaštite određenim tražbinama gubi na značenju kada u privatnopravnoj situaciji s međunarodnim obilježjem

⁶⁵ Čl. 38. ZMPP-a glasi: »Za zasnivanje i prestanak izvanbračne zajednice mjerodavno je pravo države s kojom ona ima ili, ako je prestala postojati, je imala najužu vezu.«

⁶⁶ Za iznimke vidi: Marin, J., *Pravo vlasništva na brodu*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 47 (1997), br. 4, str. 411-413.

⁶⁷ Čl. 214. st. 2. PZ-a.

kolizijsko pravilo za pitanja pomorskog privilegija uputi na primjenu prava, primjerice, države pripadnosti broda koje tu tražbinu ne osigurava zakonskim založnim pravom ili ju osigurava, ali u nižem prvenstvenom redu od prava države s kojom je konkretna tražbina vjerovnika u užoj vezi.

Kada bi se na temelju pomorskog privilegija namirivala tražbina isplate plaće člana posade, primjena poveznice kojom se upućuje na jedno od navedenih konkretnih prava ne bi uvijek ostvarila cilj upućivanja na pravo koje je u najbližoj vezi s pravnom situacijom. U tom slučaju pravo najuže veze moglo bi biti i pravo one države čiji je radnik državljanin, ili pravo države u kojoj se nalazi sjedište poslodavca, ili neko treće pravo.

Iako primjenu posebne izbjegavajuće klauzule smatramo najispravnijim pristupom uređenju mjerodavnog prava za pomorske privilegije, svjesni smo ovisnosti pomorske industrije o financiranju brodarstva od strane hipotekarnih vjerovnika. Oni nisu skloni naglim izmjenama u uređenju mjerodavnog prava za pomorske privilegije koje bi se izravno odrazilo na njihov položaj. Stoga bi primjena opće izbjegavajuće klauzule predstavljala kompromisno rješenje. Hipotekarni vjerovnici moraju biti svjesni činjenice da sigurnost i socijalna prava radnika u pomorstvu, zbog raširene pojave država otvorenog upisnika, nisu na zadovoljavajućoj razini. Dok se ta pitanja ne riješe međunarodnom unifikacijom pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, uz istodobni strogi nadzor djelovanja klasifikacijskih društava, postojeća rješenja treba prilagoditi trenutnom stanju u pomorstvu. Države u svojim zakonodavstvima moraju omogućiti fleksibilnost predviđanjem izbjegavajuće klauzule koja bi se primjenjivala uz stroge kriterije.

Na kraju, ostaje razmotriti općeniti problem pri uređenju mjerodavnog prava za stvarna prava na brodu, prisutan u fazi prisilnog namirenja tražbina na brodu, s obzirom na uređenje međusobnog reda prvenstva tražbina osiguranih pomorskim privilegijem, hipotekom ili nekim trećim pravom, imajući na umu potrebu zaštite povjerenja u stanje u upisniku brodova. Osim toga, postavlja se pitanje priznanja pravnih učinaka sudske prodaje broda u drugim državama. Unifikacija na tom polju još traje, zbog kompleksnosti tematike kojom se bavi, ali i nemoći nositelja unifikacije kad je riječ o lobiranju za usvajanje konačnog teksta izdvojene međunarodne konvencije.⁶⁸ Međutim, dosadašnji naporu ukazuju na pravac u kojem idu teorija i praksa. Za zaštitu položaja vjerovnika važno je, za početak, detaljno urediti oblik i sadržaj obavijesti o namjeravanoj prodaji broda, odnosno način njezine dostave. Aktivnim uključivanjem zainteresiranih

⁶⁸ Stanković, G.; Kragić, P.; Vrbljanac, D., *Judicial Sales of Ships – A Rocky Road to Unification*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 60 (2021.), br. 175, str. 18–33.

strana te davanjem okvira tijelu primjene o primjenjivom pravu za priznanje i međusobno rangiranje njihovih tražbina, teži se ujednačenju sudske prakse i olakšanju položaja vjerovnika.

6. ZAKLJUČAK

Postojanje stvarne veze između države i broda uvjet je za stjecanje državne pripadnosti broda, odnosno za upis broda. Budući da pojam stvarne veze nije definiran niti je predviđena sankcija u slučaju nepostojanja stvarne veze, autonomija ostavljena državam u propisivanju uvjeta za upis brodova u svoje upisnike dovodi do sve raširenije pojave država koje predviđaju liberalne ili nikakve uvjete za upis.

Dok se pravila o uvjetima za upis, odnosno o pomorskim privilegijama i hipotekama, ne unificiraju međunarodnim ugovorom koji će obvezivati ugovorne stranke, smatramo da tijelu primjene treba prepustiti određivanje mjerodavnog prava za pomorske privilegije primjenom izbjegavajuće klauzule. Tako utvrđeno mjerodavno pravo moglo bi biti jedno od prava iz prevladavajuće prakse različitih država, ako se na temelju konkretnog činjeničnog stanja ocijeni najprikladnijim pravom. Svrha primjene izbjegavajuće klauzule nije poricanje logike iznesenih rješenja primijenjenih u različitim zakonodavstvima. Naprotiv, tijelo primjene time bi moglo uzeti u obzir posebnosti svakog konkretnog slučaja i primijeniti pravo koje bi vjerovnicima omogućilo učinkovito ostvarenje njihovih prava, vodeći računa i o pravima trećih osoba.

U traženju rješenja za uređenje mjerodavnog prava za pomorske privilegije, čime se doktrina i praksa neprestano bave, primjena poveznice najuže veze predstavlja elastično pravno rješenje kojim se ostavlja sudu da umjesto zakonodavca definira njezin sadržaj. Države američkog pravnog sustava najviše su se približile takvom pristupu, u slučaju kada američki sudovi utvrđuju prikladno pravo uzimajući u obzir odgovarajuće čimbenike navedene u *Restatement Second*.⁶⁹

Time se nastoji omogućiti učinkovito ostvarenje prava vjerovnika stvarnih prava na brodu, jer svi vjerovnici nisu u mogućnosti poznavati pravo države upisa s kojom brod često nije u stvarnoj vezi niti postoji jamstvo kako bi pravo te države u svakoj situaciji bilo pravo najuže veze. Stoga, u svrhu ispravnog utvrđenja mjerodavnog prava za pomorske privilegije, trebalo bi tijelu primjene omogućiti da, vrednujući sve relevantne okolnosti slučaja, uzme u obzir rješenja koja su najbliža specifičnom položaju privilegiranih vjerovnika.

⁶⁹ Vidi *supra* 4.3.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige:

1. Andrassy, J.; Bakotić, B.; Seršić, M.; Vukas, B., *Međunarodno pravo*, 3. dio, Školska knjiga, Zagreb, 2006.
2. Attard, D. J.; Fitzmaurice, M.; Martinez Gutierrez, N. A.; Arroyo, I.; Belja, E., *The IMLI Manual on International Maritime Law, Volume II: Shipping Law*, Oxford University Press, Oxford, 2015.
3. Katičić, N., *Novi ogledi o međunarodnom privatnom pravu i o procesu prava*, Sveučilišna naklada Liber, Zagreb, 1977.
4. Sajko, K., *Međunarodno privatno pravo*, Narodne novine, Zagreb, 2009.
5. Tetley, W., *International Conflict of Laws: Common, Civil and Maritime*, International Shipping Publications, Montreal, 1994.

Članci:

1. Bouček, V., *Prijevozna sredstva u optici hrvatskog i poredbenog međunarodnog privatnog prava*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 58 (2008.), br. 1-2, str. 361-389.
2. Christodoulou-Varotsi, I., *Flag of Convenience or not? Challenging the Flag of Convenience Status of EU Registration States: An Introductory Contribution to a Controversial Debate*, *Neptunus, Revue Électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, god. 18 (2012.), br. 2, str. 1-12.
3. Davies, M., *Choice of Law and U.S. Maritime Liens*, *Tulane Law Review*, god. 83 (2009.), br. 5-6, str. 1435-1461.
4. Jerolimov, D., *Croatian Register of Ships – History and Latest Updates*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 60 (2021.), br. 175, str. 205-218.
5. Marin, J., *Pravo vlasništva na brodu*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 47 (1997.), br. 4, str. 407-425.
6. Marin, J., *Privilegiji na brodu – sigurnost i neizvjesnost u isto vrijeme*, u: Gliha, I. et al. (ur.), *Liber Amicorum Nikola Gavella, građansko pravo u razvoju*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2008., str. 369-409.
7. Mintas Hodak, Lj., *Hrvatski upisnik pomorskih brodova*, *Pomorski zbornik*, god. 30 (1992.), br. 1, str. 259-280.
8. Pallua, E., *O upisnicima brodova*, *Zbornik za pomorsko pravo*, knjiga 3, JAZU Jadranski institut, Zagreb, 1955., str. 71-108.
9. Stanković, G., *Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993. godine*, *Uporedno pomorsko pravo*, god. 37 (1995.), br. 1-4, str. 83-133.
10. Stanković, G.; Kragić, P.; Vrbljanac, D., *Judicial Sales of Ships – A Rocky Road to Unification*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 60 (2021.), br. 175, str. 11-35.

11. Tomljenović, V., Odredbe pomorskog zakonika o mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova RH, u: Vio, I. (ur.), *Zbornik radova / Savjetovanje »Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava«*, Rijeka, 2005., str. 163-187.
12. Vinar, B., Effect of the Genuine Link Principle of the 1958 Geneva Convention on the National Character of a Ship, *New York University Law Review*, New York, god. 35 (1960.), br. 5, str. 1049-1067.

Propisi:

1. Admiralty Act Commonwealtha Australije, Act No. 34, 1988., izmijenjen amandmanima.
2. Codice della Navigazione, R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (G.U. 18 aprile 1942, n. 93, Ediz. spec.).
3. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, 1982., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/2000.
4. Konvencija Ujedinjenih naroda o uvjetima za upis brodova, 1986., United Nations Treaty Collection, Depository, Status of Treaties, Chapter XII: Navigation, Sub Chapter: 7.
5. Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama, 1993., United Nations Treaty Collection, Depository, Status of Treaties, Chapter XI: Transport and Communications, Sub Chapter: D.,4.
6. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, 1974., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 1/1992.
7. Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova, 1973., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 1/1992.
8. Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca, 1978., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 1/1992.
9. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
10. Pomorski zakonik Republike Slovenije, *Uradni list RS*, št. 62/2016 – uradno prečišćeno besedilo, 41/2017, 21/2018 – ZNOrg, 31/2018 – ZPVZRZECEP in 21/2021 – popr.
11. Restatement Second of Conflict of Laws (1971).
12. Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima *Narodne novine*, br. 53/2991.
13. Zakon o međunarodnom privatnom pravu, *Narodne novine*, br. 101/2017.
14. Zakon o međunarodnom privatnom pravu Južne Koreje (Zakon br. 13759, 19. siječnja 2016.)

Sudska praksa:

1. Europski sud: *The Queen v. Secretary of State for Transport, Ex parte Factortame Ltd and Others.*, C-221/89, E. C. R. 1991 I-03905.
2. Federal Court of Australia – Full Court: *The Ship »Sam Hawk« v. Reiter Petroleum Inc* (2016) FCAFC 26.
3. Federal Court of Australia: *Reiter Petroleum Inc v. The Ship »Sam Hawk«* (2015) FCA 1005.
4. The Privy Council: *Bankers Trust International Ltd v. Todd Shipyards Corporation*, [1980] Part 4, Case 7 [PC] Appeal No. 19 of 1979.
5. Vrhovni sud Kanade: *Todd Shipyards Corporation v. Altema Compania Maritima S.A. and the Ship »Ioannis Daskalelis«* [1974] 1 Lloyd's Rep. 174.
6. Vrhovni sud Južne Koreje: *Hana Bank protiv I-tužitelj i dr.*, 2013Da34839, 24. srpnja 2014.

Ostalo:

1. Bijela, siva i crna lista država na internetskoj stranici Pariškog Memoranduma o suglasnosti, <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>.
2. International Transport Workers' Federation, *Mexico City Policy: ITF Policy on Minimum Conditions on Merchant Ships*, str. 3-66, dostupno na: https://www.itf-global.org/sites/default/files/node/resources/files/mexico_city_edition_2.pdf.
3. Merchant fleet, <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/Merchant-Fleet.html>.
4. Odluka Komisije (EU) 2019/1116 od 19. prosinca 2017. o državnoj potpori SA.33829 (2012./C).
5. Popis država zastava pogodnosti na internetskoj stranici Međunarodne federacije transportnih radnika, <https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs>.
6. Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, 23 4 July 1956., Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, god. II (1956.), br. 9, *Supplement (A/3159)*, str. 253-302.
7. Review of Maritime Transport 2020, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf
8. United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2020., str. xvi+146., dostupno na: Review of Maritime Transport 2020 (unctad.org).

Summary:

**APPLICABLE LAW FOR MARITIME LIENS AND OPEN
REGISTRIES**

The nationality of ships as a point of contact to determine the applicable law for maritime liens has lost its importance, due, among other things, to the widespread use of open registries. The unification of legal rules relating to the registration of ships and to the determination of the applicable law for maritime liens has not sufficiently achieved its goals. As a result, the application of various points of contact from State practice does not contribute to the legal protection of the status of claimants to the maritime liens. Therefore, it is suggested to refer to the law of the closest connection for maritime liens through the application of the escape clause.

Keywords: *proprietary rights on ships; maritime liens; open registries; nationality of ships; lex fori; lex causae; the law of the closest connection.*