PERICULUM IN MORA KAO PRETPOSTAVKA ZA ODREĐIVANJE PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA PREMA HRVATSKOM PRAVU

Prof. dr. sc. JASENKO MARIN*

UDK 347.79
347.952
341:347.79(497.5)
DOI 10.21857/ydkx2cgn09
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 11. svibnja 2026.
Prihvaćeno za tisak: 16. rujna 2026.

U kontekstu uređenja privremene mjere zaustavljanja broda prema hrvatskom pravu, u radu se analizira pretpostavka opasnosti da će protivnik osiguranja bez određivanja takve mjere spriječiti ili znatno otežati prisilnu naplatu tražbine tako što će svoju imovinu otuđiti, prikriti ili na drugi način njome raspolagati. Pomorski zakonik ne propisuje postojanje te pretpostavke kao nužne za određivanje privremene mjere, ali upućuje na primjenu normi Ovršnog zakona koji sadržava odredbu o nužnom dokazivanju opisane opasnosti kao opće pretpostavke za određivanje privremenih mjera. Iznimke od obveze dokazivanja te opasnosti (na razini vjerojatnosti) postoje samo u slučaju kad protivnik osiguranja trpi neznatnu štetu određivanjem takve mjere, odnosno u situacijama kad se tražbina treba ostvariti u inozemstvu, pri čemu se smatra da postoji navedena opasnost. Autor analizira odredbe hrvatskog nacionalnog prava u svjetlu realiteta modernog brodarstva, uključujući i njihovu primjenu u slučajevima kad se privremeno zaustavljanje određuje na temelju Međunarodne konvencije o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. koja obvezuje Republiku Hrvatsku. Pritom analiza obuhvaća i tumačenje tih odredaba u hrvatskoj sudskoj praksi. Uzimajući u obzir odredbe čl. 6. Konvencije o privremenom zaustavljanju, prema kojima se (samo) postupovna pitanja vezana uz privremeno zaustavljanje uređuju prema pravu države u kojoj je zaustavljanje određeno ili zatraženo, autor utvrđuje pravnu prirodu pretpostavke opasnosti, osobito je li prema hrvatskom pravu riječ o

* Prof. dr. sc. Jasenko Marin, redoviti profesor u trajnom zvanju, Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Trg Republike Hrvatske 3, 10000 Zagreb, e-adresa: jasenko.marin@pravo.hr.



Ovo djelo licencirano je pod međunarodnom licencom Creative Commons Imenovanje-Bez prerada 4.0 (CC BY-ND 4.0). This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NoDerivatives 4.0 International License (CC BY-ND 4.0).

postupovnoj i/ili o meritornoj pretpostavci. U radu se obrađuju i neka druga pitanja vezana uz pravno uređenje te materije u hrvatskom pravu – treba li postojanje te pretpostavke uopće dokazivati (na razini vjerojatnosti) kad se zaustavljanje temelji na odredbama Konvencije o privremenom zaustavljanju, odnosno treba li de lege ferenda *dokazivanje te opasnosti dokinuti i kad je riječ o privremenom zaustavljanju koje se određuje na temelju hrvatskih zakonskih propisa (Pomorskog zakonika i Ovršnog zakona).*

Ključne riječi: *privremena mjera zaustavljanja broda;* periculum in mora*; Međunarodna konvencija o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952.; Pomorski zakonik.*

1. UVOD – POJAM I VAŽNOST PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Privremena mjera zaustavljanja broda (u nastavku: privremeno zaustavljanje) često je korišteno prisilno sredstvo osiguranja tražbina nastalih u vezi s iskorištavanjem brodova.[1] Određujući privremeno zaustavljanje u postupku koji inicira predlagatelj osiguranja (predlagatelj privremenog zaustavljanja), sud zabranjuje da određeni brod napusti luku u kojoj se trenutačno nalazi.

Velika je važnost privremenog zaustavljanja i zbog, u pravilu, znatnih vrijednosti tražbina koje se njime osiguravaju. Brod je sredstvo pomoću kojeg brodari djeluju na tržištu i ostvaruju prihode. Zapreka obavljanju njihove djelatnosti određenim brodom zbog njegova privremenog zaustavljanja može brodarima prouzročiti znatnu štetu i troškove.

Pozicija predlagatelja osiguranja zbog određenog privremenog zaustavljanja olakšana je u smislu da je on osigurao predmet na kojem će se u skladu s primjenjivim propisima provesti ovrha radi namirenja njegove tražbine u nekom budućem trenutku kad za to budu ispunjeni uvjeti. Upravo zbog toga može se reći da privremeno zaustavljanje ima konzervacijski karakter. Štoviše, u određenim se slučajevima na temelju određenog privremenog zaustavljanja može ishoditi

[1] Potrebno je skrenuti pozornost na odredbu čl. 841. st. 3. Pomorskog zakonika prema kojoj se sve odredbe dijela devetog Pomorskog zakonika (»Ovrha i osiguranje na brodu i teretu«) primjenjuju i na druge pomorske objekte, osim brodica. U tom se smislu odredbe Pomorskog zakonika o privremenom zaustavljanju brodova na odgovarajući način primjenjuju i na privremeno zaustavljanje jahti. To je od velike važnosti za Republiku Hrvatsku kao državu u kojoj je izrazito razvijeno tržište usluga iz područja nautičkog turizma, uključujući i usluge iz ugovora o nautičkom vezu koje se pružaju (i) jahtama različitih državnih pripadnosti.

međunarodna nadležnost suda države privremenog zaustavljanja za rješavanje merituma spora, odnosno spora o osnovanosti tužbenog zahtjeva predlagatelja osiguranja (tužitelja u parničnom postupku), kojim on traži od suda da tuženiku (u pravilu protivniku osiguranja) naloži ispunjenje tražbine koja je osigurana privremenim zaustavljanjem.[2]

Navedena djelotvornost privremenog zaustavljanja razlog je njegove »popularnosti« među vjerovnicima koji imaju određene tražbine prema brodarima. Međutim, brodove karakterizira izrazita mobilnost, osobito u kontekstu suvremenih uvjeta obavljanja brodarske djelatnosti. Zbog toga predlagatelji osiguranja trebaju brzo upućivati utemeljene prijedloge za određivanje privremenog zaustavljanja kako bi ishodili sudsko određivanje takve mjere još dok je brod u luci, što nerijetko može trajati samo nekoliko sati. Pritom u prijedlogu za određivanje privremenog zaustavljanja predlagatelj osiguranja treba na razini koju traže primjenjivi propisi uvjeriti sud u postojanje određenih činjenica. Riječ je o pretpostavkama nužnim za određivanje privremenih mjera općenito, uključujući i privremeno zaustavljanje.

Te pretpostavke za određivanje privremenih mjera predlagatelj osiguranja treba dokazati samo na razini vjerojatnosti, dakle ne na razini izvjesnosti.[3] Međutim, to predlagateljima osiguranja, u praksi, nerijetko nije jednostavno učiniti upravo zbog kombinacije: a) tereta dokazivanja postojanja tih pretpostavki, s obzirom na sadržaj normi o dokazivanju njihova postojanja, ali i na način na koji se te norme tumače i primjenjuju u sudskoj praksi i b) kratkoće vremena koje predlagatelji osiguranja imaju na raspolaganju za navedeno pod a).

---

[2] To su dva osnovna cilja koja se ostvaruju privremenim zaustavljanjem. U pravnim sustavima nekih zemalja može ih biti i više, osobito u zemljama *common law* sustava, v. Jackson, D. C., *Enforcement of Maritime Claims*, četvrto izdanje, Informa, London, 2005., str. 794-795.

[3] Vjerojatnost nije definirana u propisima hrvatskog ovršnog prava, uključujući i pravo osiguranja tražbina. U doktrini zastupa se stajalište da je vjerojatnost uvjerenje da ima više argumenata u prilog postojanju neke činjenice nego argumenata koji govore protiv njezina postojanja. Za razliku od toga, smatra se da je neka činjenica izvjesno (sigurno) utvrđena ako nema razumne sumnje u pravilnost zaključka do kojeg je sud došao u vezi s njezinim postojanjem. Uzimajući u obzir navedeno, u postupku privremenog zaustavljanja, kao i u drugim postupcima za određivanje privremenih mjera, sud bi u pravilu na temelju jednostranog dokaznog supstanciranja pretpostavki za donošenje odluke o osnovanosti prijedloga za osiguranje trebao biti uvjereniji u postojanje tih pretpostavki nego u njihovo nepostojanje. Vidi Dika, M., *Građansko ovršno pravo, I. knjiga, Opće građansko ovršno pravo*, Narodne novine, Zagreb, 2007., str. 54-56. U sudskoj je praksi suštinski jednako stajalište iznio Vrhovni sud Republike Hrvatske, Revd 2320/2023-2 od 4. listopada 2023.

Spomenuto osobito vrijedi u kontekstu pretpostavke za određivanje privremenog zaustavljanja, kao i drugih privremenih mjera, koja se odnosi na postojanje opasnosti da će bez određivanja privremenog zaustavljanja protivnik osiguranja spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine time što će svoju imovinu otuđiti, prikriti ili na drugi način njome raspolagati, tzv. *periculum in mora* (u nastavku: pretpostavka opasnosti). Znatan broj prijedloga za privremeno zaustavljanje sudovi odbijaju kao neosnovane jer prema njihovu mišljenju predlagatelj osiguranja nije uspio dokazati postojanje pretpostavke opasnosti.[4]

S obzirom na navedeno, moglo bi se utvrditi da bi u znatnoj mjeri mogla biti »otupljena« oštrica djelotvornosti privremenog zaustavljanja broda, odnosno svrha zbog koje ta privremena mjera i postoji.

U ovome će se radu kritički analizirati normiranje opisane pretpostavke opasnosti u hrvatskom pravu u kontekstu određivanja privremenog zaustavljanja, kao i interpretacija (tumačenje) te pretpostavke u pravnoj teoriji i sudskoj praksi. Na temelju rezultata analize utvrdit će se stajalište o potrebi izmjena/dopuna Pomorskog zakonika, sadržaju takvog noveliranja te potrebi promjene stajališta sudske prakse vezane uz tumačenje sadržaja pretpostavke opasnosti.

2. IZVORI PRAVA PRIVREMENOG ZAUSTAVLJANJA

Republika Hrvatska stranka je Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. (u nastavku: Konvencija iz 1952.).[5] Ona se u cijelosti primjenjuje na privremeno zaustavljanje broda koji vije zastavu jedne države ugovarateljice na području druge države ugovarateljice.

[4] Takve poteškoće za predlagatelje osiguranja prisutne su dulje vrijeme, što potvrđuju primjeri koje je odabrao autor ovog teksta – rješenje Trgovačkog suda u Splitu, VI P-527/97 od 16. lipnja 1997.; odluka Visokog trgovačkog suda, Pž-2273/06 od 12. svibnja 2006., donesena devet godina kasnije; te odluka Trgovačkog suda u Splitu, R1-84/2024-2 od 2. rujna 2024., donesena osamnaest godina kasnije. Svakako treba napomenuti da pretpostavka opasnosti nije specifikum hrvatskog prava. Ona postoji i u nizu drugih država, o čemu će biti više riječi u četvrtom poglavlju ovog rada.

[5] Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 1/1992. Republika Hrvatska obvezana je Konvencijom iz 1952. od 8. listopada 1991. godine. U kontekstu ratifikacije Konvencije iz 1952., koju je ratificirala bivša SFRJ, tekst na engleskom jeziku i prijevod tog međunarodnog ugovora objavljeni su u *Službenom listu SFRJ – Međunarodni ugovori*, br. 12/1967.

Njezine se odredbe u cijelosti primjenjuju i u slučaju kad se u državi ugovarateljici privremeno zaustavlja brod koji vije zastavu države neugovarateljice. Međutim, u tom slučaju brod države neugovarateljice može biti privremeno zaustavljen ne samo zbog osiguranja pomorskih tražbina navedenih u čl. 1. Konvencije iz 1952. (što je konvencijsko pravilo kad se zaustavlja brod države ugovarateljice), nego i zbog osiguranja bilo kojih drugih tražbina za koje to dopušta nacionalno pravo države ugovarateljice u kojoj se odlučuje o privremenom zaustavljanju.[6] Prema tome, u slučaju privremenog zaustavljanja broda države neugovarateljice, Konvencija iz 1952. utvrđuje kombinaciju cjelovite primjene svojih odredaba i primjene nacionalnih odredaba prava države privremenog zaustavljanja, ali samo onih koje uređuju pitanje tražbina radi kojih se brod može privremeno zaustaviti.

U skladu s odredbom čl. 8. st. 4. Konvencije iz 1952., njezine odredbe ne utječu na odredbe nacionalnog prava države ugovarateljice koje uređuju privremeno zaustavljanje broda koji se nalazi unutar nadležnosti države čiju zastavu vije, a koje se određuje, odnosno provodi na prijedlog osobe koja ima redovito boravište ili glavno poslovno sjedište u toj državi ili neke druge osobe koja je od nje stekla tražbinu subrogacijom, cesijom ili na drugi način. Prema tome, u opisanom slučaju, koji uvjetno možemo nazvati »nacionalnim privremenim zaustavljanjem« i koji nema međunarodni element, na privremeno zaustavljanje primjenjuje se pravo države u kojoj se to zaustavljanje predlaže, odnosno određuje.

U kontekstu hrvatskog prava, na »nacionalno privremeno zaustavljanje« primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika (čl. 951. – 965.) i, podredno, Ovršnog zakona (čl. 340. – 355.).[7]

---

[6] Čl. 8. Konvencije o zaustavljanju. Prema odredbi st. 3. navedenog članka, svaka država ugovarateljica može u cijelosti ili djelomično uskratiti konvencijske povlastice državama neugovarateljicama i osobama koje u trenutku privremenog zaustavljanja nemaju redovito boravište ili glavno poslovno sjedište u nekoj državi ugovarateljici. Prema čl. 10. Konvencije o zaustavljanju, države mogu staviti rezervu prema kojoj se na privremeno zaustavljanje radi osiguranja određenih tražbina za koje sama Konvencija o zaustavljanju dopušta mogućnost takvog zaustavljanja ipak ne primjenjuje Konvencija iz 1952., nego nacionalno pravo tih država. Riječ je o sporovima o vlasništvu, suvlasništvu, posjedu, odnosno o pitanjima uporabe brodova u suvlasništvu i civilnih plodova takvog iskorištavanja. Radi uklanjanja dvojbi u vezi s tumačenjem i primjenom odredaba Konvencije iz 1952. u praksi, 1999. godine usvojena je nova Međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova. Međutim, Republika Hrvatska nije država ugovarateljica Konvencije iz 1999. pa taj međunarodni ugovor samim time nije dio hrvatskog prava.

[7] Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019 i Ovršni zakon, *Narodne novine*, br. 112/2012, 25/2013, 93/2014, 55/2016, 73/2017,

Također će se na temelju odredbe čl. 6. Konvencije iz 1952. odredbe nacionalnog prava države privremenog zaustavljanja primjenjivati na pitanja odgovornosti predlagatelja osiguranja za štete prouzročene privremenim zaustavljanjem ili za troškove davanja zamjenskog osiguranja radi oslobođenja ili sprječavanja privremenog zaustavljanja, kao i na pravila postupka o privremenom zaustavljanju broda.

U nastavku rada analizirat ćemo odredbe navedenih međunarodnih i nacionalnih izvora prava kojima je uređeno pitanje pretpostavki za određivanje privremenog zaustavljanja.

3. PRETPOSTAVKE ZA ODREĐIVANJE PRIVREMENOG ZAUSTAVLJANJA

Pretpostavke za određivanje privremenog zaustavljanja možemo shvaćati u užem i širem smislu. U užem smislu podrazumijevamo one pretpostavke koje pod tim nazivom poznaje Ovršni zakon (čl. 344.) i koje trebaju postojati za određivanje bilo kojih privremenih mjera radi osiguranja novčanih tražbina. Dakle, nisu specifikum vezan za određivanje privremenog zaustavljanja. Te pretpostavke su: a) postojanje tražbine čije se osiguranje predlaže i b) opasnost da će bez takve mjere protivnik osiguranja spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine time što će svoju imovinu otuđiti, prikriti ili na drugi način njome raspolagati.[8]

131/2020, 114/2022, 6/2024. Podredna primjena Ovršnog zakona proizlazi iz odredbi čl. 951. Pomorskog zakonika kojima je jasno određeno da se privremene mjere mogu odrediti za osiguranje novčanih i nenovčanih tražbina, ali samo uz uvjete predviđene Ovršnim zakonom, ako nije drugačije određeno Pomorskim zakonikom. Suštinski istovjetno upućivanje na podrednu primjenu Ovršnog zakona postojalo je i u odredbi čl. 972. »starog« Pomorskog zakonika (*Narodne novine*, br. 17/1994, 94/1994, 43/1996, 158/2003).

[8] Pritom polazimo od teze da se privremeno zaustavljanje određuje radi osiguranja novčane tražbine, što u praksi i jest tako. Ipak, s obzirom na početni dio odredbe čl. 955. st. 1. Pomorskog zakonika koji glasi: »Ako se privremene mjere određuju radi osiguranja novčanih tražbina, sud će osloboditi brod zaustavljanja…«, može se zaključiti da je privremeno zaustavljanje, barem kada se temelji isključivo na primjeni Pomorskog zakonika i podredno Ovršnog zakona, moguće odrediti i radi osiguranja nenovčanih tražbina. Dakle, kad je riječ o pretpostavkama za određivanje privremene mjere radi osiguranja nenovčane tražbine, uključujući i privremeno zaustavljanje, pretpostavke za određivanje u užem smislu uređene su odredbama čl. 346. Ovršnog zakona. Iako su slične, nisu sasvim istovjetne pretpostavkama u užem smislu za određivanje privremenih mjera radi osiguranja novčanih tražbina. S obzirom na potrebe prakse, u ovome će se radu pretpostavke za određivanje privremenog zaustavljanja u užem smislu analizirati samo u kontekstu osiguranja novčanih tražbina.

Kako bi privremeno zaustavljanje bilo određeno, predlagatelj privremenog zaustavljanja treba uvjeriti sud da je vjerojatno da su obje pretpostavke ispunjene – da on ima tražbinu prema protivniku osiguranja radi čijeg osiguranja predlaže privremeno zaustavljanje i da postoji subjektivna opasnost navedena pod b).[9]

Pod pretpostavkama u širem smislu podrazumijevamo i niz drugih činjenica o čijem postojanju ovisi hoće li predloženo privremeno zaustavljanje doista biti određeno. U tu skupinu pretpostavki mogli bismo ubrojiti obilježje tražbine radi koje se predlaže privremeno zaustavljanje (radi li se o tražbini radi čijeg osiguranja primjenjivi propis dopušta privremeno zaustavljanje ili ne), pravni položaj osobnog dužnika tražbine koja se osigurava privremenim zaustavljanjem u odnosu na brod čije se privremeno zaustavljanje predlaže, kao i pretpostavku nepovrjeđivanja načela proporcionalnosti (razmjernosti) između zaštićenog interesa predlagatelja privremenog zaustavljanja i štete koju bi protivnik osiguranja trpio takvom mjerom, uzimajući u obzir odnos između visine tražbine predlagatelja osiguranja i vrijednosti predmeta osiguranja, ali i druge važne okolnosti svakog pojedinog slučaja.[10]

Iako su sve pretpostavke važne, u nastavku ovog rada, s obzirom na njegov cilj, analizirat će se samo one pretpostavke za određivanje privremenog zaustavljanja u užem smislu, dakle one navedene pod a) i b). Pretpostavka pod a), odnosno pretpostavka postojanja tražbine analizirat će se u osnovnim odrednicama njezina uređenja, dok će se u analizi poseban naglasak staviti na pretpostavku navedenu pod b), tzv. pretpostavku subjektivne opasnosti.

3.1. Postojanje tražbine koja se osigurava

Konvencija iz 1952. u čl. 1. st. 2. definira privremeno zaustavljanje kao zadržavanje broda odlukom nadležne sudske vlasti radi osiguranja pomorske tražbine, a u st. 4. istog članka definira predlagatelja privremenog zaustavljanja kao osobu koja tvrdi da postoji pomorska tražbina u njezinu korist. S obzirom na ove definicije, ni doktrina ni sudska praksa država ugovarateljica ne dvoje da predlagatelj osiguranja treba dokazati postojanje tražbine na razini vjerojatnosti,

[9] Arg. iz čl. 344. st. 1. Ovršnog zakona. U određenim okolnostima propisanima odredbama st. 2. i 3. istog članka predlagatelj osiguranja ne treba dokazivati postojanje subjektivne opasnosti, odnosno ta se opasnost pretpostavlja u nekim okolnostima. Više o tome *infra* t. 4.3., osobito bilj. 23.

[10] Ova pretpostavka razmjernosti u odnosu na privremene mjere općenito izražena je u odluci Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev 1291/2016-4 od 9. siječnja 2018., v. Mihelčić, G., *Komentar Ovršnog zakona s opsežnom sudskom praksom i abecednim kazalom pojmova, drugo bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje*, Organizator, Zagreb, 2026., str. 1409.

odnosno *prima facie*.[11] Naposljetku, prema samoj Konvenciji iz 1952., nije svaka tražbina podobna za osiguranje privremenim zaustavljanjem, nego samo ona za koju to dopuštaju konvencijske odredbe, osobito odredba čl. 1. st. 1. Stoga predlagatelj osiguranja treba na navedenoj razini dokazati da nema tek bilo kakvu tražbinu prema protivniku osiguranja, nego upravo tražbinu radi koje je dopušteno privremeno zaustavljanje, tzv. pomorsku tražbinu.[12] U navedene svrhe može se upotrijebiti svako dokazno sredstvo, a najčešće je riječ o odgovarajućoj dokumentaciji. Predlagatelji osiguranja u praksi nemaju poteškoća s dokazivanjem postojanja ove pretpostavke, osobito uzimajući u obzir da sud o njezinu postojanju, u sklopu donošenja odluke o određivanju predloženog zaustavljanja, u pravilu odlučuje samo na temelju navoda i priloženih dokaza predlagatelja osiguranja, dakle prije nego što je protivnik osiguranja dobio priliku očitovati se o njima.

Puno više poteškoća u praksi, ali i u doktrini predstavlja nužnost dokazivanja (na razini vjerojatnosti) tzv. pretpostavke subjektivne opasnosti. Stoga ćemo u nastavku rada tom pitanju posvetiti osobitu pozornost.

4. POSEBNO O OPASNOSTI SPRJEČAVANJA ILI ZNATNOG OTEŽAVANJA NAPLATE TRAŽBINE

Kao što je već rečeno, u čl. 344. Ovršnog zakona kao jedna od pretpostavki za određivanje privremene mjere u užem smislu navedena je i opasnost da će bez takve mjere protivnik osiguranja spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine time što će svoju imovinu otuđiti, prikriti ili na drugi način njome raspolagati (tzv. subjektivna opasnost, odnosno opasnost koja potječe upravo od protivnika osiguranja). Prema stajalištu hrvatske sudske prakse, predlagatelj osiguranja treba dokazati postojanje ove pretpostavke na razini vjerojatnosti, bez obzira na to temelji li se privremeno zaustavljanje na Konvenciji iz 1952. ili na odredbama Pomorskog zakonika, uz podrednu primjenu Ovršnog zakona.

U sklopu ovog poglavlja analizirat će se opravdanost takvog stajališta hrvatskih sudova, zasebno u slučaju privremenog zaustavljanja primjenom konvencijskih odredaba, a potom i u slučajevima određivanja privremenog zaustavljanja

[11] Vidjeti Berlingieri, F., *Berlingieri on Arrest of Ships, a Commentary on the 1952 Arrest Convention*, Lloyd's of London Press, London, 1992., str. 120-126.

[12] Valja uputiti i na odredbu čl. 341. Ovršnog zakona prema kojoj predlagatelj osiguranja u prijedlogu treba navesti činjenice na kojima temelji zahtjev za određivanje privremene mjere te predložiti dokaze kojima potkrepljuje svoje navode iz prijedloga.

primjenom odredaba hrvatskih nacionalnih propisa. Toj analizi nužno prethodi analiza točne pravne prirode pretpostavke opasnosti, odnosno odgovor na pitanje je li riječ o procesnoj ili pak (i) o materijalnoj pretpostavci jer Konvencija iz 1952. u najvećoj mjeri sadržava materijalnopravne odredbe vezane uz privremeno zaustavljanje, a (samo) odredbe koje se tiču postupka prepušta državama ugovarateljicama.

Dodatno, paralelno će se propitati utemeljenost stajališta hrvatskih sudova u vezi sa shvaćanjem atributa subjektivnosti navedene opasnosti.

4.1. Pravna obilježja pretpostavke opasnosti sa stajališta pravne teorije i sudske prakse

Kako je navedeno u čl. 344. st. 1. Ovršnog zakona, pretpostavka opasnosti nije propisana kao pretpostavka za dopustivost podnošenja prijedloga za određivanje privremene mjere, što je primjenjivo i na privremeno zaustavljanje. Ona je propisana kao pretpostavka za određivanje privremene mjere suda, dakle kao pretpostavka o čijem postojanju ovisi meritorna odluka suda – hoće li prihvatiti prijedlog i odrediti privremeno zaustavljanje ili taj prijedlog odbiti kao neosnovan. Već iz te činjenice proizlazi da pretpostavka opasnosti nije samo postupovna (procesna) pretpostavka, nego i materijalnopravna pretpostavka. Naime, kad ne postoji procesna pretpostavka, prijedlog se odbacuje i ne razmatra se meritorno jer postoji procesna zapreka za njegovo meritorno razmatranje.[13]

Ipak, postoje i slučajevi kad bi nepostojanje opasnosti trebalo shvaćati kao procesnu pretpostavku. Riječ je o slučajevima kad bi se teoretski već iz prijedloga za privremeno zaustavljanje, kao i iz dokaznih materijala priloženih uz taj prijedlog moglo utvrditi da ne postoji opasnost jer je, primjerice, tražbina već dovoljno osigurana na drugi način, a privremenim se zaustavljanjem neće ostvariti dodatni viši stupanj osiguranja. U tom bi slučaju sud trebao odbaciti prijedlog za privremeno zaustavljanje jer predlagatelju nedostaje pravni interes za traženu sudsku intervenciju.[14]

---

[13] Skrenimo pozornost i na odredbu čl. 341. st. 2. Ovršnog zakona kojom je propisano da se u prijedlogu za određivanje privremene mjere trebaju navesti činjenice na kojima se temelji zahtjev za određivanje privremene mjere (naglasio autor) te predložiti dokaze kojima se potkrepljuju ti navodi. U tom je kontekstu postojanje opasnosti i osnova za ocjenu meritorne osnovanosti prijedloga, osobito onda kad se o zahtjevu treba odlučiti prije nego što se protivniku omogući da se o njemu izjasni (iako ispunjenje obveze supstanciranja prijedloga može biti važno i kad je riječ o odluci o dopustivosti). Podrobnije v. Dika, M., *Građansko ovršno pravo, op. cit.* u bilj. 3, str. 861.

[14] Primjerice, već je određena prethodna mjera koja na dovoljnoj razini osigurava tražbinu

Međutim, takvu procesnopravnu funkciju pretpostavka opasnosti rijetko će imati u praksi. Češće će biti riječ o tome da je opasnost materijalnopravna pretpostavka. Dakle, tada nije riječ o tome da nema opasnosti jer je tražbina već dostatno osigurana pa predlagatelj nema pravni interes za dodatnu zaštitu u vidu privremenog zaustavljanja, nego o tome da nema opasnosti jer predlagatelj osiguranja nije uspio uvjeriti sud, na razini vjerojatnosti, da će bez takve mjere protivnik osiguranja poduzeti faktične radnje ili pravne raspoložbe kojima će ugroziti/onemogućiti prisilnu naplatu tražbine. U takvim, znatno češćim i u praksi spornim slučajevima opasnost predstavlja meritornu, a ne procesnu pretpostavku. Zbog neuspjeha predlagatelja da uvjeri sud u postojanje opasnosti, iako za tim inače ima pravni interes jer mu tražbina nije adekvatno osigurana drugim sredstvima osiguranja, sud će odbiti njegov prijedlog, odnosno meritorno odlučiti o prijedlogu.

U nastavku ćemo vidjeti kako činjenica da pretpostavka opasnosti, u pravilu ima značenje meritorne pretpostavke, utječe na opravdanost traženja njezina ispunjenja u slučajevima kad se privremeno zaustavljanje zasniva na odredbama Konvencije iz 1952.

---

predlagatelja osiguranja. Navedeno potvrđuje i odredba čl. 343. st. 2. Ovršnog zakona prema kojoj privremene mjere nisu dopustive kad postoje uvjeti za određivanje prethodne mjere kojom se može postići ista svrha osiguranja. O takvom stavu, s kojim se slaže i autor ovog rada, uz podrobnije obrazloženje v. Dika, M., *Građansko ovršno pravo, op. cit*. u bilj. 3, str. 866-868. O pravnom interesu i hrvatska sudska praksa formirala je jasan stav u nekoliko navrata, od kojih izdvajamo: »Naime prema uvriježenom stajalištu sudske prakse Europskog suda i domaćih sudova, usvajanje (ili poništenje) nekog akta mora tužitelju donijeti prednost ili korist, a ta 'prednost' ili 'korist' mora biti konkretna i osobna. Pod postojanjem pravnog interesa podrazumijeva se da će tužitelj ostvariti neku konkretnu korist ako njegov tužbeni zahtjev bude prihvaćen, dok neki hipotetski interes nije dovoljan, što znači da pravni interes mora biti konkretan i stvaran i mora postojati u trenutku podnošenja tužbe i egzistirati sve do donošenja konačne odluke.« (Županijski sud u Slavonskom Brodu, Gž 1340/2021-2 od 7. siječnja 2022.); kao i: »Međutim, samo postojanje pravnih ovlasti tužitelja i pravilo o presumiranom pravnom interesu kod kondemnatorne tužbe nije u svakom slučaju dovoljno za dopustivost isticanja takvog tužbenog zahtjeva jer tužitelj mora učiniti vjerojatnim da je intervencija suda neophodna pretpostavka za ostvarenje njegovih subjektivnih prava. Prednje znači da, ukoliko tužitelj usprkos usvajajućoj sudskoj odluci ne može imati nikakve nove ili drugačije pravne koristi od one koju već ima, a kod zahtijevane kondemnatorne pravne zaštite tužitelj tužbom nužno teži stjecanju ovršne isprave temeljem koje bi mogao tražiti od tuženika ispunjenje svoje tražbine, to se spomenuto pravilo o presumiranom pravnom interesu može ukazati neosnovanim ukoliko postoje određene negativne procesne pretpostavke.« (Županijski sud u Varaždinu, Gž-3696/13-2 od 19. studenog 2014.).

4.2. Pretpostavka opasnosti kod privremenog zaustavljanja na temelju Konvencije iz 1952.

Već je istaknuto da Konvencija iz 1952., odredbom čl. 6. st. 2., propisuje da se pitanja postupka koja se mogu javiti zbog privremenog zaustavljanja rješavaju primjenom prava države u kojoj je zaustavljanje izvršeno ili zatraženo. S druge strane, ne postoji opća blanketna konvencijska odredba koja bi propisivala da se na materijalnopravna, meritorna pitanja vezana uz određivanje zaustavljanja i njegove posljedice primjenjuje nacionalno pravo države zaustavljanja. Zapravo, Konvencija iz 1952. to čini iznimno i eksplicitno za pojedina materijalnopravna pitanja. To je slučaj s odredbom čl. 6. st. 1. kojom je izričito propisano da se sporovi vezani uz odgovornost predlagatelja za štete prouzročene protivniku osiguranja zbog neosnovanog, odnosno neopravdanog privremenog zaustavljanja rješavaju primjenom nacionalnog prava države zaustavljanja. Drugi slučaj koji smo već spomenuli vezan je uz mogućnost da se nacionalni propisi države zaustavljanja o tražbinama radi kojih je dopušteno odrediti privremeno zaustavljanje primijene na zaustavljanje broda države koja nije ugovarateljica Konvencije iz 1952. Naposljetku, u nekim također specificiranim odredbama Konvencija izrijekom ističe kako njezine odredbe ne diraju u određene odredbe država ugovarateljica (»čisto nacionalno zaustavljanje« iz čl. 8. st. 4., kao i odredba prema kojoj se ništa u Konvenciji iz 1952. ne može tumačiti kao stvaranje pomorskih privilegija koje ne postoje prema pravu države suda privremenog zaustavljanja – čl. 9. Konvencije iz 1952.).

Ne postoji odredba Konvencije iz 1952. koja bi propisivala meritornu (materijalnu) pretpostavku postojanja opasnosti – pretpostavku o kojoj ovisi hoće li sud odrediti privremeno zaustavljanje ili neće.

Tijekom pripremnih radova za usvajanje konačnog teksta Konvencije iz 1952. to su pitanje postavili predstavnici Grčke i Italije, ali su ostali delegati u kontekstu razjašnjenja toga pitanja smatrali dostatnim odgovor belgijskog predstavnika koji se pozvao na čl. 4. Konvencije iz 1952., prema kojem se brod može privremeno zaustaviti samo na temelju odluke suda, što implicira da taj sud ima ovlast razmotriti prijedlog i odlučiti o njemu.

Međutim, u inozemnoj doktrini smatra se da se takav zaključak ne može izvući iz čl. 4. Konvencije o privremenom zaustavljanju i da pretpostavke za određivanje privremenog zaustavljanja treba razlikovati od pravila postupka vezanih uz privremeno zaustavljanje. Dok su pravila postupka prepuštena pravu države privremenog zaustavljanja, meritorne pretpostavke za privremeno zaustavljanje regulirane su Konvencijom iz 1952. Takvo doktrinarno stajalište potvrđeno je i u

sudskoj praksi određenih zemalja kontinentalne Europe (primjerice Italije, Nizozemske i Portugala), u kojima se pretpostavka opasnosti ne zahtijeva kad se privremeno zaustavljanje određuje na temelju Konvencije iz 1952.[15]

U domaćoj je doktrini već izraženo stajalište da u Konvenciji iz 1952. nema uporišta za traženje postojanja opasnosti kao pretpostavke za određivanje privremenog zaustavljanja te da Konvencija iz 1952. daje ovlast sudu privremenog zaustavljanja da primijeni svoje nacionalno pravo u vezi s postupovnim pitanjima za sve takve slučajeve koji nisu specificirani konvencijskim odredbama, ali ne i u vezi s pretpostavkom opasnosti.[16]

Autor ovog teksta u potpunosti se slaže s opisanim stajalištem. S obzirom na Ustavom propisanu veću pravnu snagu međunarodnih ugovora kojih je stranka Republika Hrvatska u odnosu na zakonske propise[17] te uzimajući u obzir da je postojanje opasnosti meritorna pretpostavka koju treba razlikovati od pitanja postupka, domaći sudovi ne bi trebali zahtijevati dokazivanje postojanja pretpostavke opasnosti kako bi odredili privremeno zaustavljanje koje se temelji na Konvenciji iz 1952. Za to nema utemeljenja u tom međunarodnom ugovoru.

4.3. Pretpostavka opasnosti kod privremenog zaustavljanja na temelju Pomorskog zakonika i Ovršnog zakona

Prije analize vezane uz nužnost dokazivanja opasnosti kao pretpostavke za određivanje privremenog zaustavljanja koje se određuje na temelju relevantnih hrvatskih zakonskih propisa, čini se svrsishodnim razmotriti stajališta domaćih sudova vezana uz tumačenje elementa subjektivnosti takve opasnosti, dakle tumačenje dijela zakonske norme iz čl. 344. st. 1. Ovršnog zakona koji govori o tome da se, kako bi se odredila privremena mjera, treba raditi o tome da će bez takve mjere protivnik osiguranja spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine time što će svoju imovinu otuđiti, prikriti ili na drugi način njome raspolagati (naglasio autor).

---

15 Vidjeti Berlingieri, F., *Berlingieri on Arrest of Ships, a Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions*, peto izdanje, Informa, London, 2011., str. 397-399. Autor iznosi i sažet prikaz relevantnih odluka sudova navedenih zemalja.

16 Vidjeti Ivković, Đ., *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, 1952*., priručnik, Piran, 2005., str. 69-81. Autor iznosi i prikaz relevantne inozemne i domaće sudske prakse.

17 Ustav Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 56/1990, 135/1997, 113/2000, 28/2001, 76/2010, 5/2014 – čl. 134.

Praksa domaćih sudova pokazuje da oni naglašeni dio odredbe tumače tako da predlagatelj osiguranja treba dokazati da postoje konkretne radnje protivnika osiguranja, svjesno poduzete radi ugrožavanja/onemogućavanja namirenja predlagateljeve tražbine, odnosno da predlagatelj treba dokazati da su ugrožavajuće radnje svjesno (namjerno) poduzete radi dovođenja u opasnost namirenja predlagateljeve tražbine. Dakle, predlagatelj osiguranja treba dokazati subjektivni, voljni odnos protivnika osiguranja spram ugrožavajuće radnje.[18]

To se doista čini prevelikim teretom za svakog predlagatelja privremene mjere. Kad je riječ o privremenom zaustavljanju, taj je teret još teži jer se tako shvaćena opasnost treba dokazati u nerijetko vrlo kratkom vremenu tijekom kojeg je brod u luci.

Ako se pažljivo analizira naglašeni dio citirane odredbe, u njoj se ne može pronaći utemeljenje za takvo tumačenje, odnosno za takvo stajalište sudova. U toj se odredbi ne spominje da poduzete faktične radnje i pravne raspoložbe trebaju biti poduzete radi dovođenja u opasnost predlagateljeve tražbine. Navodi se tek da radnju treba poduzeti protivnik osiguranja, a potom se, u biti primjera radi, navode ugrožavajuće radnje i pravne raspoložbe – otuđenje, prikrivanje ili raspolaganje. Obilježje subjektivnosti tih radnji iscrpljuje se u činjenici da ih treba poduzeti protivnik osiguranja.[19] Cilj tih radnji irelevantan je, one ne trebaju biti poduzete upravo radi ugrožavanja namirenja tražbine. Štoviše, može se raditi o sasvim zakonitim pravnim raspoložbama protivnika osiguranja vezanima uz predmet privremene mjere (brod u kontekstu privremenog zaustavljanja), ali te raspoložbe, iako dopuštene, posljedično ugrožavaju tražbine predlagatelja osiguranja.

U domaćoj je doktrini kritizirano takvo široko sudsko tumačenje elementa subjektivnosti poduzetih ugrožavajućih radnji.[20] U nekim državama, poput susjedne

[18] Radi ilustracije takvog stajališta hrvatskih sudova mogu se navesti odluke Trgovačkog suda u Splitu, VI P-527/97 od 16. lipnja 1997., Županijskog suda u Rijeci, Gž 750/2018-3 od 8. svibnja 2018. i Županijskog suda u Rijeci, Gž Ovr-320/2024-4 od 14. veljače 2025. Vidjeti Ćiraković, B.; Matić, M., *Mjere osiguranja*, priručnik za polaznike/ice, Pravosudna akademija, Zagreb, 2019., str. 31.

[19] Dakle, ne smije ih poduzeti netko drugi, a ta pretpostavka neće biti ispunjena ni ako je riječ o objektivnoj opasnosti, primjerice o činjenici da je nad protivnikom osiguranja otvoren stečajni postupak, da predlagatelj ima utemeljena saznanja da će on uskoro biti pokrenut, da je protivnik osiguranja lošeg imovinskog stanja i sl.

[20] Dika, M., *Građansko ovršno pravo, op. cit*. u bilj. 3, str. 868.

Republike Slovenije, takvo je široko tumačenje u doktrini, ali i u sudskoj praksi odavno napušteno.[21] Hrvatski bi sudovi trebali slijediti taj primjer.[22]

Kad govorimo o samoj nužnosti dokazivanja pretpostavke opasnosti kako bi privremeno zaustavljanje bilo određeno, valja istaknuti da nema formalnopravnih zapreka za to kad je riječ o privremenom zaustavljanju koje se ne temelji na Konvenciji iz 1952., nego isključivo na Pomorskom zakoniku i (podredno) Ovršnom zakonu. Naime, traženje takve pretpostavke tada ne proturječi međunarodnom ugovoru čija je stranka Republika Hrvatska, i to iz jednostavnog formalnog razloga što se taj međunarodni ugovor na takvo »nacionalno zaustavljanje« uopće ne primjenjuje.[23]

Međutim, ako se barem nakratko odmaknemo od formalizma i ako stojimo na argumentiranom stajalištu da se navedena opasnost ne treba dokazivati u slučaju privremenog zaustavljanja koje se temelji na Konvenciji iz 1952.,[24] možemo postaviti logično, životno pitanje – koji bi stvarni pravni i/ili ekonomski razlozi opravdavali uređenje prema kojem se kod određivanja privremenog zaustavljanja na temelju Konvencije iz 1952. ne traži ispunjenje pretpostavke opasnosti, a kod privremenog zaustavljanja koje se temelji na nacionalnim propisima zahtijeva se ispunjenje takve pretpostavke? Pitanje je tim opravdanije

---

[21] Pogorelčnik Vogrinc, N., The Requirements for the Issuance of an Interim Order – A Comparison of the Slovenian, Croatian, Austrian, and German Regulations, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 66 (2016.), br. 1, str. 105-129. Autorica, među ostalim, upućuje na odluku Vrhovnog suda Slovenije, RS III Ips 78/99 od 10. lipnja 1999., u kojoj je utvrđeno da radi ispunjenja pretpostavke subjektivne opasnosti radnja protivnika osiguranja ne treba biti svjesno poduzeta radi (s namjerom) ugrožavanja ostvarenja tražbine predlagatelja osiguranja – dovoljno je da njegova radnja ima (i) takvu posljedicu.

[22] O rezultatima zanimljivog istraživanja koje potvrđuje raskorak između stajališta hrvatske doktrine i sudske prakse u vezi s dosegom elementa subjektivnosti u kontekstu pretpostavke opasnosti v. Mandić, I.; Švedl Blažeka, V., Svrhovitost privremenih mjera u trgovačkim sporovima, *Zagrebačka pravna revija*, god. 6 (2017.), br. 3, str. 369-404, a osobito str. 377-379.

[23] Pritom treba imati na umu da dokazivanje opasnosti nije nužno kad je riječ o tome da bi protivnik osiguranja provedbom privremenog zaustavljanja pretrpio samo neznatnu štetu (arg. iz odredbe čl. 344. st. 2. Ovršnog zakona), a ni onda kad bi se tražbina ostvarila u inozemstvu jer se tada smatra da postoji opasnost (arg. iz odredbe čl. 344. st. 3. Ovršnog zakona). U ovom potonjem slučaju važno je istaknuti da se pod pojmom »inozemstvo« ne smatra druga država članica Europske unije jer bi to bilo suprotno primarnim, kao i relevantnim supsidijarnim izvorima prava Europske unije te bi značilo diskriminaciju među državljanima Europske unije, što je zabranjeno. To je potvrđeno i u sudskoj praksi Suda Europske unije, u presudi od 10. veljače 1994. u predmetu *Mund & Fester v. Hatrex Internationaal Transport*, C-398/92, ECLI:EU:C:1994:52. Hrvatski sudovi donose odluke u skladu sa stajalištem Suda Europske unije izraženim u navedenoj presudi.

[24] *Supra*, t. 4.2.

ako se uzmu u obzir globaliziranost današnjeg života, osobito međunarodne trgovine, kao i iznimno visoka razina mobilnosti brodova, brzina kojom se pravnim raspoložbama može promijeniti i stvarnopravni status vezan uz brodove, posljedično i zastava koju vije brod itd. Ovdje valja uzeti u obzir i općepoznatu činjenicu da je hrvatski zakonodavac u čitavom nizu područja uređenja različitih pomorskopravnih odnosa svoje nacionalno uređenje u iznimno visokoj mjeri kreirao prema međunarodnim konvencijama koje je Republika Hrvatska ocijenila prihvatljivima i kojima se obvezala (primjerice prijevoz stvari morem, sudar brodova, opće ograničenje odgovornosti brodara, spašavanje na moru itd.). S obzirom na sve navedeno, postojanje razlika u normiranju pretpostavki za određivanje (uvjetno nazvanog) konvencijskog i nacionalnog privremenog zaustavljanja moglo bi se ocijeniti neopravdanim. Čak bi i sa stajališta pravne sigurnosti i jednoobraznog postupanja bilo oportunije primijeniti ista »pravila igre« pri određivanju svakog privremenog zaustavljanja.

Jasno je da se takvom stajalištu mogu uputiti i određeni prigovori. Načelno bi se moglo reći da predlagatelj osiguranja ima na raspolaganju i drugu imovinu hrvatskog protivnika osiguranja u Republici Hrvatskoj koja je »fiksirana« i ne može »pobjeći« poput broda. To nije slučaj kad je riječ o protivniku osiguranja iz inozemstva koji možda nema druge imovine u Republici Hrvatskoj, pa bi to moglo opravdati strože stajalište u vezi s određivanjem pretpostavki za »nacionalno« privremeno zaustavljanje.

Opisani argument ne čini se uvjerljivim. Naime, ako se predlagatelj osiguranja u »čistom nacionalnom« privremenom zaustavljanju odluči predložiti zaustavljanje upravo broda kao imovine protivnika osiguranja, a ne odluči se za mjeru osiguranja čiji bi predmet bila neka druga imovina protivnika osiguranja (primjerice nekretnina, druga pokretnina ili sredstva na računu u banci), on na to ima pravo koje mu može biti uskraćeno samo u iznimnim slučajevima. Protivniku osiguranja pritom nitko ne brani da sam unovči neku svoju drugu imovinu ili novčana sredstva i predloži sudu ukidanje privremenog zaustavljanja broda u zamjenu za drugo osiguranje. Uostalom, i u »standardnom« privremenom zaustavljanju, bez obzira na to je li ono utemeljeno na odredbama Konvencije o zaustavljanju ili na nacionalnim propisima, nerijetko je upravo dobivanje zamjenskog jamstva umjesto broda (bankarska garancija, jamstvo P&I kluba i sl.) ono što više odgovara i samom predlagatelju osiguranja i što on naposljetku želi jer se u slučaju potrebe prisilna naplata, u pravilu, lakše može provesti na tim zamjenskim sredstvima osiguranja nego na brodu.

Uzimajući u obzir sve navedeno, čini se da bi radi postizanja što veće djelotvornosti privremene mjere zaustavljanja trebalo dati prednost stvarnim (životnim)

argumentima vezanim uz specifičnosti brodova i brodarstva, kao i argumentima koji se odnose na harmonizaciju pravnog uređenja privremenog zaustavljanja u odnosu na formalnopravne argumente. Trebalo bi uspostaviti uređenje prema kojem se konvencijsko i nacionalno privremeno zaustavljanje određuje prema istovjetnim pravilima. To znači da ni kod nacionalnog privremenog zaustavljanja ne bi trebalo tražiti dokazivanje pretpostavke opasnosti.

Republika Hrvatska ne bi bila prva država koja bi uspostavila takvo uređenje. U Saveznoj Republici Njemačkoj takvo uređenje postoji od travnja 2013. godine kad je provedena odgovarajuća novela njemačkog Zakona o građanskom postupku, a kojom se pretpostavka opasnosti ne traži kad je riječ o mjeri osiguranja prisilne naplate tražbine koja se provodi na brodu, dakle, kad je riječ (i) o privremenom zaustavljanju.[25] Time se Savezna Republika Njemačka približila uređenju koje otprije postoji u Kraljevini Nizozemskoj.[26]

5. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Iz provedene analize shvaćanja i tumačenja postojanja pretpostavke opasnosti u postupcima privremenog zaustavljanja broda može se doći do sljedećih zaključaka:

a) hrvatski bi sudovi pri tumačenju pojma subjektivne opasnosti trebali atribut tražene subjektivnosti interpretirati u užem smislu, dakle u smislu da se subjektivnost ograničava na činjenicu da ugrožavajuća radnja ili pravna raspoložba potječe od protivnika osiguranja, a da je njegov subjektivni odnos (svijest, namjera ili nepažnja) u vezi s razlozima i ciljem poduzimanja ugrožavajuće radnje irelevantan. Ako radnja ili raspoložba protivnika osiguranja ugrožava ili sprječava naplatu tražbine, neovisno o tome je li poduzeta upravo radi toga, trebalo bi smatrati da je pretpostavka opasnosti dokazana.

b) kada se privremeno zaustavljanje određuje na temelju odredaba Konvencije iz 1952., za donošenje odluke o privremenom zaustavljanju ne bi trebalo zahtijevati ispunjenje pretpostavke opasnosti. Razlog tome jest što u kontekstu privremenog

[25] Vidjeti čl. 917. st. 2. njemačkog Zakona o parničnom (građanskom) postupku, https://www.gesetze-im-internet.de/zpo/ (pristup 1. travnja 2026.). Za kratko pojašnjenje novele v. Joseph Tan Jude Benny LLP (JTJB), Three Things to Know About Ship Arrest in Germany, https://jtjb.com/jtjb-network-legal-update-march-2017/ (pristup 1. travnja 2026.).

[26] HerikLegal, Ship Arrest in the Netherlands: Key Features and Practical Considerations, https://heriklegal.nl/en/insight/conservatory-ship-arrest-in-the-netherlands-a-double-edged-sword/ (pristup 1. travnja 2026.).

zaustavljanja pretpostavka opasnosti, u gotovo svim slučajevima, ima karakter meritorne, a ne procesne pretpostavke. Konvencija iz 1952., koja je po pravnoj snazi iznad hrvatskih zakonskih propisa, za određivanje privremenog zaustavljanja ne traži postojanje takve meritorne pretpostavke. Pravu države suda privremenog zaustavljanja prepušta odlučivanje samo o pitanjima postupka i materijalnim pitanjima koja su eksplicitno navedena u samoj Konvenciji iz 1952., među kojima nije navedena pretpostavka opasnosti. U rijetkim, više teorijskim slučajevima u kojima bi pretpostavka opasnosti značila procesnopravnu pretpostavku sud bi i nadalje mogao odbaciti prijedlog za privremeno zaustavljanje pozivajući se na nedostatak pravnog interesa predlagatelja.

c) *de lege ferenda* trebalo bi novelom Pomorskog zakonika propisati da se za određivanje privremenog zaustavljanja od predlagatelja osiguranja ne zahtijeva dokazivanje postojanja pretpostavke opasnosti (na razini vjerojatnosti). Time bi se slijedili primjeri nekih drugih država. S obzirom na zaključak naveden pod b), time bi se postiglo rješenje koje odgovara stvarnosti globalnog brodarstva te bi se postigla harmonizacija u vezi s pretpostavkama za određivanje svakog privremenog zaustavljanja, bez obzira na to je li ono utemeljeno na Konvenciji iz 1952. ili na hrvatskim nacionalnim propisima. Ujedno bi se time riješilo i sporno pitanje tumačenja atributa subjektivnosti tražene opasnosti, pri čemu postoji nesklad između stajališta hrvatskih sudova s jedne strane i stajališta domaće doktrine te inozemne doktrine i sudske prakse s druge strane.

Iznesena rješenja mogu nositi i određene, uvjetno nazvane »rizike«. Primjerice, dokidanjem potrebe dokazivanja opasnosti mogla bi se javiti bojazan da će protivnici osiguranja češće nego do sada predlagati sudu da određivanje privremenog zaustavljanja uvjetuje davanjem odgovarajućeg osiguranja (jamstva) predlagatelja osiguranja, a da će sud takve prijedloge prihvaćati »lakše« nego sada. Međutim, treba imati na umu da predlagatelji već i prema sadašnjim odredbama Ovršnog zakona to mogu predložiti, a sud taj prijedlog prihvatiti, čak i u slučaju kada je, prethodno, predlagatelj osiguranja dokazao postojanje pretpostavke opasnosti (čl. 349. st. 2. Ovršnog zakona).

Navedena novela ne bi poremetila ravnotežu interesa i pravnih pozicija predlagatelja i protivnika osiguranja u postupku privremenog zaustavljanja. Iako bi se predlagatelju osiguranja olakšalo ishođenje privremenog zaustavljanja, najznačajniju branu »olakom« podnošenju prijedloga za privremeno zaustavljanje i nadalje bi predstavljala odredba čl. 354. Ovršnog zakona. Tom je odredbom propisano da protivnik osiguranja ima prema predlagatelju osiguranja pravo na naknadu štete koja mu je nanesena privremenom mjerom za koju je utvrđeno da je bila neosnovana ili koju predlagatelj osiguranja nije opravdao. Valja istaknuti

kako je u ovom slučaju riječ o objektivnoj (kauzalnoj) odgovornosti predlagatelja osiguranja, dakle odgovornosti bez obzira na krivnju. Protivnik osiguranja pritom ima pravo na naknadu cjelokupne štete koja mu je prouzročena neosnovanom/neopravdanom privremenom mjerom, uključujući i izgubljenu dobit.

Može se istaknuti i određena »bojazan« da bi Republika Hrvatska prihvaćanjem ovih promjena postala svojevrsni »raj za predlagatelje privremenog zaustavljanja«. Međutim, nema podataka, primjerice iz Savezne Republike Njemačke u kojoj je takav sustav uveden još 2013. godine, koji bi pokazivali da je zbog toga znatno porastao broj zatraženih i odobrenih privremenih zaustavljanja u odnosu na prethodno razdoblje. Takvih podataka nema ni za države koje su dokinule dužnost dokazivanja pretpostavke opasnosti kada se privremeno zaustavljanje određuje na temelju Konvencije iz 1952.

U kontekstu motiva, odnosno argumenata za usvajanje navedenih prijedloga ne treba se ustručavati iznijeti ni pravnopolitički stav o poželjnosti zaštite pružatelja usluga u hrvatskim marinama, u smislu olakšanja osiguranja i budućeg eventualnog prisilnog namirenja određenih njihovih tražbina prema vlasnicima i korisnicima jahti kao njihovim mogućim dužnicima. Naime, u vezi s jahtama na odgovarajući se način primjenjuju istovjetne odredbe hrvatskih propisa koje se primjenjuju i na privremeno zaustavljanje brodova. Pri svemu tome treba uzeti u obzir važnost nautičkog turizma ne samo za pomorsko, nego i za hrvatsko gospodarstvo.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige:

1. Berlingieri, F., *Berlingieri on Arrest of Ships, a Commentary on the 1952 Arrest Convention*, Lloyd's of London Press, London, 1992.
2. Berlingieri, F., *Berlingieri on Arrest of Ships, a Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions*, peto izdanje, Informa, London, 2011.
3. Ćiraković, B.; Matić, M., *Mjere osiguranja*, priručnik za polaznike/ice, Pravosudna akademija, Zagreb, 2019.
4. Dika, M., *Građansko ovršno pravo, I. knjiga, Opće građansko ovršno pravo*, Narodne novine, Zagreb, 2007.
5. Ivković, Đ., *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, 1952.*, priručnik, Piran, 2005.
6. Jackson, D. C., *Enforcement of Maritime Claims*, četvrto izdanje, Informa, London, 2005.

7. Mihelčić, G., *Komentar Ovršnog zakona s opsežnom sudskom praksom i abecednim kazalom pojmova*, drugo bitno izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Organizator, Zagreb, 2026.

Članci:

1. Mandić, I.; Švedl Blažeka, V., Svrhovitost privremenih mjera u trgovačkim sporovima, *Zagrebačka pravna revija*, god. 6 (2017.), br. 3, str. 369-404.
2. Pogorelčnik Vogrinc, N., The Requirements for the Issuance of an Interim Order – A Comparison of the Slovenian, Croatian, Austrian, and German Regulations, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 66 (2016.), br. 1, str. 105-129.

Pravni akti:

1. Međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova, Ženeva, 12. ožujka 1999.
2. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova, Bruxelles, 10. svibnja 1952., *Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori*, br. 12/1967.
3. Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 1/1992.
4. Ovršni zakon, *Narodne novine*, br. 112/2012, 25/2013, 93/2014, 55/2016, 73/2017, 131/2020, 114/2022, 6/2024.
5. Pomorski zakonik, *Narodne novine*, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.
6. Pomorski zakonik (nevažeći), *Narodne novine*, br. 17/1994, 94/1994, 43/1996, 158/2003.
7. Ustav Republike Hrvatske, *Narodne novine*, br. 56/1990, 135/1997, 113/2000, 28/2001, 76/2010, 5/2014.
8. Zakon o parničnom (građanskom) postupku Savezne Republike Njemačke *(Zivilprozessordnung – ZPO)*, 12. rujna 1950., https://www.gesetze-im-internet.de/zpo/ (pristup 1. travnja 2026.).

Sudska praksa:

1. Sud Europske unije, *Mund & Fester v. Hatrex Internationaal Transport*, C-398/92, ECLI:EU:C:1994:52, 10. veljače 1994.
2. Trgovački sud u Splitu, VI P-527/97 od 16. lipnja 1997.
3. Trgovački sud u Splitu, R1-84/2024-2 od 2. rujna 2024.
4. Visoki trgovački sud, Pž-2273/06 od 12. svibnja 2006.
5. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev 1291/2016-4 od 9. siječnja 2018.

6. Vrhovni sud Republike Hrvatske, Revd 2320/2023-2 od 4. listopada 2023.
7. Vrhovni sud Slovenije, RS III Ips 78/99 od 10. lipnja 1999.
8. Županijski sud u Rijeci, Gž 750/2018-3 od 8. svibnja 2018.
9. Županijski sud u Rijeci, Gž Ovr-320/2024-4 od 14. veljače 2025.
10. Županijski sud u Slavonskom Brodu, Gž 1340/2021-2 od 7. siječnja 2022.
11. Županijski sud u Varaždinu, Gž-3696/13-2 od 19. studenog 2014.

Ostalo:

1. HerikLegal, Ship Arrest in the Netherlands: Key Features and Practical Considerations, https://heriklegal.nl/en/insight/conservatory-ship-arrest-in-the-netherlands-a-double-edged-sword/ (pristup 1. travnja 2026.).
2. Joseph Tan Jude Benny LLP (JTJB), Three Things to Know About Ship Arrest in Germany, https://jtjb.com/jtjb-network-legal-update-march-2017/ (pristup 1. travnja 2026.).

Summary:

THE REQUIREMENT OF PERICULUM IN MORA *IN THE SHIP ARREST PROCEDURE UNDER CROATIAN LAW*

The paper examines the legal requirement of periculum in mora (prima facie *evidence of the risk that, without the ship arrest being ordered, the debtor will make the enforcement of the future judgment more difficult or even impossible) within the framework of ship arrest procedures in the Republic of Croatia. Under the current legislative landscape, the Croatian Maritime Code lacks specific provisions regarding this requirement but refers to the application of the Enforcement Act. The latter prescribes* periculum in mora *as a general requirement for all provisional (interim) measures, with two exceptions: in cases where the provisional measure could cause only minor damage to the claimant and in cases where the claim should be enforced abroad. The author considers these national provisions in light of the reality of modern shipping as well as through the lens of the 1952 Arrest Convention, to which Croatia is a party. Taking into account the provision under Article 6 of the 1952 Arrest Convention, according to which all matters of procedure relating to ship arrest are governed by the law of the contracting State in which the arrest is made or applied for, the paper analyses the legal nature of the* periculum in mora *requirement – specifically, whether, under Croatian law, it constitutes a substantive and/or a procedural condition. Furthermore, the paper addresses critical* de lege ferenda *questions: should the necessity of providing prima facie evidence of the existence of* periculum in mora, *as a general condition for any provisional measure, be excluded in the ship arrest procedure and, if so, should it be excluded solely in ship arrests governed by the 1952 Arrest Convention (arrests with an international element), or should it also extend to purely domestic arrests (without an international element) which are governed by the Croatian Maritime Code and the Enforcement Act?*

Keywords: *arrest of ships; provisional measures;* periculum in mora*; 1952 Arrest Convention; Croatian Maritime Code.*