

STVARNOPRAVNO UREĐENJE ZA PLOVILA UNUTARNJE PLOVIDBE

Prof.dr.sc. JASENKO MARIN
Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu
Trg maršala Tita 3, 10000 Zagreb
E-mail: jasenko.marin@pravo.hr

UDK 347.24/5
347.791/2
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 14.4.2009.
Prihvaćeno za tisak: 13.5.2009.

U radu se analizira uređenje stvarnih prava na plovilima unutarnje plovidbe. Ovo pitanje postaje sve važnije u svjetlu općenitog ubrzanog razvoja plovidbe na unutarnjim plovnim putovima i njezinog gospodarskog značaja. Autor analizira odredbe Konvencije o upisu brodova unutarnje plovidbe, kao i odredbe Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda te Pomorskog zakonika. Proučavaju se sva stvarna prava na plovilima kao i pitanje privremenog zaustavljanja i ovršne prodaje plovila. Analizira se usklađenost navedenih zakonskih propisa sa spomenutim međunarodnim izvorom prava koji obvezuje Republiku Hrvatsku. Ukazuje se na manjkavost pojedinih zakonskih rješenja kao i na općenit problem "simultane" primjene više pravnih izvora. Iznose se prijedlozi u cilju poboljšanja postojeće regulative na ovom području.

Ključne riječi: stvarna prava na plovilima unutarnje plovidbe, Konvencija o upisu brodova unutarnje plovidbe, upisnik plovila, privremeno zaustavljanje plovila, ovršna prodaja plovila

I. UVOD I PRAVNI IZVORI

Sva moderna zakonodavstva podvrgla su brodove i druga plovila posebnome stvarnopravnom uređenju. Razlozi za to su gospodarski i pravno-politički. Gospodarski razlozi očituju se u značajnoj imovinskoj vrijednosti plovila i mogućnosti da se ona koriste za obavljanje trgovačke djelatnosti. Takve stvari zahtijevaju povišeni stupanj pravne sigurnosti u pogledu njihova stvarnopravnog uređenja. S druge strane, pravno-politički razlozi ogledaju se u činjenici da su stvarna prava na plovilima tijesno povezana s njihovom državnom pripadnošću. Plovilo ima državnu pripadnost one države u čiji je upisnik upisano. Država upisa plovila može i mora obavljati tehničko-sigurnosni i upravni nadzor nad tim

plovilom. Općeprihvaćeno je rješenje da se prema pravu države u čiji je upisnik plovilo upisano ocjenjuju i sva pitanja vezana uz stvarna prava na tome plovilu.

Navedeno vrijedi kako za pomorska plovila tako i za plovila unutarnje plovidbe. U načelu, sva plovila imaju zajednička imovinskopravna obilježja. Na sve vrste plovila primjenjuje se tzv. knjižni režim stjecanja stvarnih i nekih drugih prava. U određenoj mjeri, i na pomorska plovila i na plovila unutarnje plovidbe primjenjuju se isti zakonski propisi. Tako je za plovila unutarnje plovidbe temeljni zakonski propis Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (u daljnjem tekstu: ZPLUV).¹ Taj propis u članku 1., stavku 2. određuje da na pitanja koja nisu uređena u ZPLUV na odgovarajući način valja primijeniti Pomorski zakonik (u daljnjem tekstu: PZ) kao podređan pravni propis.² U pogledu stvarnopravnog uređenja plovila, ZPLUV ima posebne odredbe samo u pogledu upisa i brisanja plovila, odnosno postupka za upisivanje u upisnik plovila.³

Ipak, zaključak o istovjetnosti stvarnopravnog uređenja pomorskih plovnih objekata i plovila unutarnje plovidbe bio bi pogrešan. U tom kontekstu postoje vrlo važne razlike koje su rezultat ne samo različitosti u temeljnim zakonskim propisima koji uređuju ovu materiju nego i u činjenici da ZPLUV nije jedini izvor prava za stvarna prava na plovilima unutarnje plovidbe. Na međunarodnoj razini Hrvatska je obvezana Konvencijom o upisu brodova unutarnje plovidbe, sastavljenoj u Ženevi 1965. (u daljnjem tekstu: Konvencija o upisu).⁴ Hrvatska se posebnom izjavom obvezala i dvama Protokolima na Konvenciju o upisu: Protokolom broj 1 o stvarnim pravima na plovilima unutarnje plovidbe (u daljnjem tekstu: Protokol br. 1) i Protokolom br. 2 o privremenom zaustavljanju i prinudnoj prodaji plovila unutarnje plovidbe (u daljnjem tekstu: Protokol br. 2). Konvencija o upisu je, uključujući i spomenute protokole, po pravnoj snazi iznad ZPLUV. Protokoli Konvencije o upisu sadržavaju izričitu odredbu o tome da se primjenjuju na svako plovilo koje je upisano u upisniku neke države ugovornice. To vrijedi i ako se radi o plovilu u gradnji, ili potonulom odnosno nasukanom plovilu u nekoj od država ugovornica.⁵ Iako sama Konvencija o upisu nema takvu odredbu, prema njezinu sadržaju može se zaključiti da je područje njezine primjene istovjetno polju

1 Narodne novine br. 109/07, 132/07. Stupanjem na snagu ZPLUV prestale su vrijediti odredbe Zakona o plovidbi unutarnjim vodama, Narodne novine 19/98, 151/03, 138/06. I ovaj stariji propis je u pogledu stvarnih prava upućivao na podređnu primjenu PZ.

2 Narodne novine 181/04, 76/07, 146/08.

3 Glava II i III, čl. 79.-103. ZPLUV.

4 Konvencija je na stupila na snagu 24. lipnja 1982. Republika Hrvatska obvezana je tom Konvencijom od 31. srpnja 2002. godine. Pored Hrvatske, Konvencija obvezuje Austriju, Bjelorusiju, Francusku, Luxemburg, Crnu Goru, Nizozemsku, Srbiju i Švicarsku. Izvor: http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_32_IWT_RINV.html, stranica posjećena dana 29. siječnja 2009.

5 Članak 2. Protokola br. 1 i članak 2. Protokola br. 2.

primjene njezinih Protokola. U tom smislu, Konvencija o upisu se primjenjuje na plovilo koje bi se trebalo upisati u upisnik neke države stranke Konvencije o upisu, odnosno na plovilo koje je u takav upisnik već upisano.

Cilj ovoga rada je sustavan prikaz stvarnopravnog uređenja za plovila unutarnje plovidbe. Uz usporedbu elemenata toga uređenja s odgovarajućim elementima stvarnopravnog uređenja za pomorska plovila, uspoređivat će se i rješenja ZPLUV s odgovarajućim odredbama Konvencije o upisu kako bi se utvrdile eventualne sličnosti i razlike između svih spomenutih izvora prava.

II. POJAM I VRSTE PLOVILA UNUTARNJE PLOVIDBE

Za razliku od PZ, koji je koncipiran tako da je centralni pomorski odnosno plovni objekt brod, ZPLUV uopće nema definiciju broda nego primarno govori o plovilu unutarnje plovidbe.⁶ Prema ZPLUV, plovilo unutarnje plovidbe (u daljnjem tekstu: plovilo) je plovni objekt namijenjen za plovidbu ili plutanje unutarnjim vodama.⁷

Konvencija o upisu u čl. 1., t. (b) određuje da pojam plovila uključuje hidrogliser, skelu, bager, elevator, dizalicu i svaku drugu ploveću napravu ili postrojenje slične prirode. U svakom slučaju, i prema ZPLUV i prema Konvenciji plovilo je širi pojam od broda.

Uzimajući u obzir odredbe ZPLUV, plovila se dijele prema nekoliko kriterija:

1. Prema državnoj pripadnosti, postoje:

1a) domaća plovila - plovila koja imaju hrvatsku državnu pripadnost i upisana su u jedan od hrvatskih upisnika plovila;

1b) strana plovila - plovila koja imaju stranu državnu pripadnost i namjenu prema propisima dotične države.

6 Bivši Zakon o plovidbi unutarnjim vodama, Narodne novine 19/98, 151/03, 138/06, koji je bio na snazi sve do stupanja na snagu ZPLUV, poznao je pojam plovila ali je centralni pojam bio brod unutarnje plovidbe. Plovilo je, prema tom propisu, bio objekt prikladan za plovidbu i plutanje na vodi, a brod unutarnje plovidbe, osim ratnog broda, bio je definiran kao plovilo duljine od 15 metara i više, ili čija je najveća istisnina 15 tona i više, ili je osposobljeno za prijevoz više od 12 putnika, kao i tegljač i potiskivač, te plovilo opremljeno za pokretanje bočnog sastava bez obzira na njihovu duljinu i istisninu (članak 4., t. 4. i 5. Zakona o plovidbi unutarnjim vodama). Taj je propis slijedio stilizaciju PZ u pogledu pomorskih brodova. Tako su se odredbe koje su uređivale konkretna pitanja u pogledu brodova, uključujući i neka pitanja stvarnih prava, *mutatis mutandis* primjenjivale i na druga plovila, ako u samom zakonu nije bilo posebnih odredaba za ta druga plovila. Izuzetno, odredbe toga propisa o brodovima primjenjivale su se na plutajuće objekte i čamce samo ako je to tim propisom bilo predviđeno (arg. iz čl. 2. Zakona o plovidbi unutarnjim vodama).

7 Članak 1, t. 4. ZPLUV. Unutarnje vode su, prema članku 1., t. 1. ZPLUV, rijeke, kanali i jezera osim rijeka jadranskog sliva u dijelu toka kojim se obavlja pomorska plovidba.

U okviru stranih plovila, ZPLUV posebno definira EU plovilo kao plovilo koje ima državnu pripadnost jedne od država članica Europske unije i namjenu prema propisima dotične države.⁸

2. Prema namjeni, ZPLUV poznaje (i klasificira) sljedeća plovila:

2a) putničko plovilo - plovilo konstruirano i opremljeno za prijevoz više od 12 putnika;⁹

2b) plutajući objekt - plovilo koje u uobičajenim okolnostima nije namijenjeno za kretanje unutarnjim vodama;¹⁰

2c) tegljač - plovilo posebno konstruirano i opremljeno za pokretanje tegljenog sastava;¹¹

2d) potiskivač - plovilo posebno konstruirano i opremljeno za pokretanje potiskivanog sastava.¹²

3. Prema pogonu, plovila se dijele na:

3a) motorno plovilo - plovilo na vlastiti motorni pogon; i

3b) nuklearno plovilo - plovilo opremljeno uređajem na nuklearni pogon.¹³

8 Članak 4., t. 18, 19. i 20. ZPLUV. Ovo izdvajanje EU plovila od ostalih stranih plovila nužno je zbog određenih posebnosti koja vrijede spram pravnog uređenja EU plovila. Te su posebnosti rezultat usklađivanja hrvatskog prava s pravom Europske unije i omogućavanja brodarima iz zemalja članica Europske unije pristup i poslovanje na hrvatskim unutarnjim vodama bez diskriminacije u odnosu na hrvatske brodere. Osobito se to odnosi na mogućnost kabotaže EU plovila na hrvatskim unutarnjim plovnim putovima.

9 Zanimljivo da ZPLUV nema definiciju teretnog plovila (plovila za prijevoz tereta), ali bi se analogno definiciji putničkog plovila takvo plovilo moglo definirati kao plovilo konstruirano i opremljeno za prijevoz tereta.

10 Plutajući objekt je, primjerice, ponton - vrsta plutajućeg objekta posebno konstruiranog za pristajanje plovila, arg. iz čl. 4., t. 42. ZPLUV). U plutajuće objekte bi se mogli svrstati i plutajući hangari, vodenice, stambene lađe, plutajuće kućice za odmor i rekreaciju, riječna i jezerska kupatila, ugostiteljski objekti, ploveće radionice i sl. Zanimljivo da ZPLUV nema izdvojenu definiciju tehničkog plovnog objekta unutarnje plovidbe. Radi se o plovilima namijenjenima za obavljanje radova na vodi, s vlastitim pogonskim uređajem ili bez njega. Upravo neka plovila koja su kao plovila primjerice navedena u Konvenciji o upisu spadala bi u tehničke plovne objekte (bager, elevator, dizalica).

11 Tegljeni sastav je skupina od jednog ili više plovila, osim čamaca, koje tegli jedan ili više tegljača koji čine tegljeni sastav.

12 Potiskivani sastav je čvrsto povezana skupina plovila osim čamaca koje tegli jedan ili više tegljača koji čine tegljeni sastav, v. članak 4., t. 9, 10, 13, 14, 15. i 16. ZPLUV.

13 Članak 4., t. 7. i 8. ZPLUV.

4. S obzirom na stvarna odnosno obvezna prava i u tom kontekstu ovlasti države u pogledu određenih plovila, ZPLUV razlikuje:

- 4a) vojno plovilo - plovilo pod zapovjedništvom oružanih snaga i čija je posada podvrgnuta vojnoj disciplini;
- 4b) javno plovilo - plovilo namijenjeno za obavljanje djelatnosti od općeg interesa države, čiji je vlasnik, odnosno brodar država ili neko drugo državno tijelo i koje služi isključivo u negospodarske svrhe, osim vojnog plovila.¹⁴

5. ZPLUV u značajnom dijelu svojih odredaba sadržava posebne odredbe za čamce, kojima ova plovila izuzima od odredaba koje inače vrijede za ostala plovila. Pri tome, kao kriterij za razlikovanje čamaca od ostalih plovila ZPLUV uzima prije svega veličinu plovila, određujući da je čamac plovilo kraće od 20 metara i volumena manjeg od 100 m³. Tegljači, potiskivači, putnička plovila i plovila osposobljena za pokretanje bočnog sastava ne smatraju se čamcima bez obzira na njihovu veličinu (dakle i u slučaju kad su kraći od 20 m ili im je volumen manji od 100 m³).¹⁵

Čamci se posebno dijele prema kriteriju namjene, na način da postoje:

- 5a) čamac za gospodarske namjene (prijevoz putnika i stvari, ribolov, vađenje pijeska, šljunka i kamena, iznajmljivanje i sl.);
- 5b) čamac za negospodarske namjene (za osobne potrebe, sport, razonodu i sl.);
- 5c) čamac za javne namjene (inspeksijski, carinski i policijski nadzor i sl.).¹⁶

6. Konačno, ZPLUV posebno definira plovilo u gradnji i to kao plovilo koje se gradi od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje, do trenutka upisa u upisnik plovila.¹⁷ U odnosu na druga plovila, za plovila u gradnji postoje

14 Javna plovila su npr. plovila policije, kapetanije, carine, lučke uprave, Agencije za vodne putove i sl.), v. članak 4., t. 5. i 6. ZPLUV. Pod brodarom se, prema odredbi članka 4., t. 24. ZPLUV podrazumijeva svaka osoba koja je kao posjednik plovila nositelj plovidbenog pothvata, s tim da se pretpostavlja dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u odgovarajućim upisnicima upisana kao vlasnik plovila. Ako bi se plovilo čiji je vlasnik ili brodar država iskoristavalo u komercijalne svrhe, tada se ono ne smatra javnim nego "privatnim" plovilom. Uz napomenu da ZPLUV ne poznaje termin "privatnog" plovila, može se općenito reći da bi to bilo plovilo čiji je brodovlasnik ili brodar fizička osoba ili pravna osoba različita od države, odnosno državnog tijela.

15 Članak 4., t. 11. ZPLUV.

16 Članak 43. ZPLUV. Temeljem članka 45. ZPLUV, odredbe toga propisa ne primjenjuju se na čamce kraće od 2,5 metra bez mehaničkog porivnog uređaja, čamce koji pripadaju drugim plovilima, čamce namijenjene isključivo za natjecanje (sportske, veslačke) te na kajake, kanue, pedaline, daske za jedrenje i sl.

17 Članak 4., t. 21. ZPLUV. Dakle, plovilo u gradnji prema ZPLUV vrsta plovila, doduše onog koje je u fazi gradnje. Za razliku od toga, PZ koristi drugačiji izričaj i definira brod u gradnji kao *gradnju broda* (naglasio J.M.) od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje do

određene specifičnosti njihova stvarnopravnog uređenja. Primjerice, upisuju se u posebne upisnike plovila u gradnji.¹⁸

II. IMOVINSKOPRAVNE KARAKTERISTIKE PLOVILA

A. Plovila kao pokretne stvari

ZPLUV nema izričitu odredbu koja bi određivala da su plovila pokretne stvari.¹⁹ Opće je pravilo da su pokretne one pojedinačno određene stvari koje se može premještati s jednog mjesta na drugo a da im se ne povrijedi bit (supstanca, sućanstvo).²⁰ Prema tome, bitno obilježje pokretnina je njihova premjestivost. S obzirom na tu definiciju pokretnina, nema dvojbe da su ona plovila koja su namijenjena plovidbi pokretne jer plovidba podrazumijeva premjestivost. Može, bar na prvi pogled, biti dvojbeno jesu li pokretne i ona plovila koja su namijenjena plutanju. Drugim riječima, pitanje je spadaju li u pokretne i plutajući objekti, koji prema samom ZPLUV u uobičajenim okolnostima nisu namijenjeni za kretanje unutarnjim vodama. Odgovor je potvrđan. Naime, plutajući objekti (primjerice plutajući brod-restoran) su premjestivi, stoga su oni pokretne iako kretanje nije njihova uobičajena namjena.

Bez obzira što su plovila pokretne po svojim karakteristikama, postoje razlozi o kojima je u uvodu bilo riječi, a koji zahtijevaju da se u stvarnopravnom prometu plovila tretiraju slično kao nekretnine pa se oni podvrgavaju knjižnome režimu i sustavu javnog upisnika (upisnika plovila). Takav tretman plovila ima za posljedicu da se, u pravilu, raspolaganje plovilom može učiniti valjanim jedino ako je upisano u upisnik plovila. Time se naglašava potreba brižljivog postupanja pri raspolaganju

trenutka upisa u upisnik brodova. Štoviše, PZ izričito razlikuje brod u gradnji od postojećeg broda (postojeći brod je onaj koji nije u gradnji, članak 5., t. 29. i 30. PZ). ZPLUV ne poznaje, odnosno nema posebnu definiciju za postojeće plovilo.

18 Infra, t. VIII B.

19 PZ u članku 208. izrijekom određuje da su (pomorski) brod, brod u gradnji, jahta i jahta u gradnji pokretne stvari. Međutim, metodom podredne primjene PZ ne bismo mogli zaključiti i da su sva plovila unutarnje plovidbe pokretne. U samom PZ stoji odredba da se njegove odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju na druge pomorske objekte osim jahti samo ako je to u PZ izričito predviđeno (arg. iz čl. 2., st. 2. PZ). Za ostale pomorske objekte, različite od broda, broda u gradnji, jahte i jahte u gradnji do odgovora na pitanje jesu li oni pokretne moramo doći na drugi način. U skladu s tim, podredna primjena članka 208. PZ, sama po sebi, nije uporište za zaključak da su sva plovila unutarnje plovidbe pokretne.

20 Arg iz članka 2., stavka 4. i članka 5., stavka 1. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, Narodne novine 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08 i 38/2009.

plovilima ali se i osigurava dokaz o vrsti raspolaganja i njegovom sadržaju. Osim toga, vođenje upisnika plovila je za Republiku Hrvatsku obaveza koja je izričito predviđena međunarodnim ugovorom na snazi - Konvencijom o upisu.²¹

B. Plovilo kao nepotrošna, sastavljena i nedjeljiva stvar

Plovilo je nepotrošna stvar jer je namijenjena trajnom iskorištavanju ali je i sastavljena stvar jer se sastoji od brojnih samostalnih i nesamostalnih dijelova i pripadaka. Fizički spoj tih dijelova čini cjelinu plovila. Pripadak plovila su stvari koje po svojoj namjeni trajno služe njegovoj uporabi a mogu privremeno od njega biti odvojene. Pripadak slijedi pravnu sudbinu plovila tako da raspolaganje plovilom znači i raspolaganje pripatkom. Iznimno, uz pristanak vlasnika plovila, može se u upisniku plovila upisati da je određeni pripadak u vlasništvu neke druge osobe. Tada pripadak zapravo ima vlastitu pravnu sudbinu.

Plovilo je nedjeljiva stvar jer se ne može dijeliti a da se pri tome ne uništi njegova bit, odnosno da se pri tome znatno ne umanju njegova vrijednost. Tu karakteristiku plovilo zadržava i u slučaju kada je konstruirano tako da se pojedini njegovi dijelovi mogu odvojiti kao samostalne cjeline.

C. Plovilo kao predmet stvarnih prava

Protokol br. 1 Konvencije o upisu u članku 3. propisuje da su jedina stvarna prava koja mogu postojati na plovilu pravo vlasništva, pravo plodouživanja, hipoteka i privilegiji.²²

S izuzetkom privilegija, sva navedena stvarna prava upisuju se u upisnik u koji je upisano plovilo na kojem ta prava postoje (arg. iz čl. 4., st. 1. Protokola br. 1). Kada su ta prava upisana u upisniku jedne države ugovornice, bit će priznata od strane svih drugih država ugovornica (čl. 4., st. 2. Protokola br. 1). Dakle, i Protokolom br. 1 naglašava se osnovno obilježje stvarnopravnog uređenja na plovilima, a to je načelo knjižnog režima stjecanja i evidentiranja stvarnih prava.

21 Članak 2. st. 1. Konvencije o upisu.

22 Iako nije izričito navedeno, valja uzeti da na plovilu može postojati i pravo uporabe. Naime, to je pravo po svom sadržaju zapravo inkorporirano u šire pravo plodouživanja. U svakom slučaju, plodouživanje i uporaba plovila u praksi su iznimno rijetki pa ovo pitanje ima samo teoretsko značenje. PZ izričito propisuje da na brodu, kao i na brodu u gradnji, jahti i jahti u gradnji, mogu postajati stvarna prava, napose pravo vlasništva, hipoteka i pomorski privilegiji (čl. 209., st. 1. PZ).

IV. PRAVO VLASNIŠTVA NA PLOVILU

Ni Konvencija niti njezini Protokoli nemaju posebnih odredaba o pravu vlasništva na plovilu. Stoga valja na odgovarajući način primijeniti odredbe PZ (čl. 208.-218.), a za određena pitanja nužno je primijeniti i relevantne odredbe ZV.²³

Pravo vlasništva na plovilu (uključujući i plovilo u gradnji) obuhvaća stvari koje su u njega ugrađene. Ako u upisniku plovila u gradnji nije što drugo upisano, tada se pravo vlasništva na plovilu u gradnji prostire i na stvari koje nisu ugrađene u plovilo u gradnji ako se one nalaze u brodogradilište te ako je ispunjena bar jedna od sljedećih pretpostavki:

- stvari prema svojoj izradi su određene isključivo za ugrađivanje u odnosno plovilo (kriterij isključive namjene); ili
- stvari su na vidljiv način obilježene ili izdvojene za ugrađivanje u plovilo u gradnji (kriterij označavanja stvari, arg. iz čl. 212. PZ).

Da bi se steklo pravo vlasništva na plovilu, potrebno je da su pravno valjani temelj stjecanja (titulus) i način stjecanja toga prava (modus).

Temelji stjecanja prava vlasništva na plovilu mogu biti pravni posao, odluka suda odnosno druge vlasti, nasljeđivanje ili zakon.

Za valjanost pravnog posla kojim se stječe pravo vlasništva na plovilu potreban je pisani oblik, inače taj posao ne proizvodi pravni učinak.

Načelno, način stjecanja prava vlasništva na plovilu je upis toga prava u upisnik plovila. Dakle, upis prava vlasništva ima konstitutivan učinak u pogledu stjecanja toga prava. Od toga pravila postoje određeni izuzeci propisani u PZ i vezani uz pojedine temelje stjecanja prava vlasništva (stjecanje na temelju odluke suda ili druge vlasti, stjecanje nasljeđivanjem, stjecanje na temelju zakona).²⁴

23 Primjerice, PZ ne definira pravo vlasništva pa je nužno koristiti definiciju iz članka 30., st. 1. ZV kojim je pravo vlasništva definirano kao stvarno pravo na određenoj stvari koje ovlašćuje svoga nositelja da s tom stvari i koristima od nje čini što ga je volja te da svakoga drugoga od toga isključi, ako to nije protivno tuđim pravima ni zakonskim ograničenjima. Pojedina vlasnička prava (ovlasti) su nabrojana u samom ZV. To su pravo posjedovanja, uporabe, korištenja i raspolaganja. Sve navedeno na odgovarajući način vrijedi i za brodove kao pokretnine koje su sposobne biti objektom prava vlasništva i drugih stvarnih prava. U pogledu prestanka prava vlasništva na plovilu također se na odgovarajući način mogu primijeniti odredbe ZV o prestanku vlasništva (čl. 169.-173.). Treba pri tome uvijek imati na umu knjižnopravni režim načina stjecanja, prijenosa i gubitka stvarnih prava na plovilu. Prema načelu tog režima, pravo vlasništva na plovilu prestaje brisanjem tog prava iz upisnika plovila.

24 Izuzetak od konstitutivnog učinka upisa u pogledu prava vlasništva koje se stječe pravnim poslom postoji i u slučaju prijenosa prava vlasništva na brodu s osiguranika na osiguratelja prihvaćanjem izjave osiguranika o napuštanju broda ili isplatom naknade iz ugovora o osiguranju broda (čl. 215., st. 1. u vezi s čl. 709. i 710. PZ).

Kada se govori o zakonskom stjecanju prava vlasništva valja skrenuti pozornost na pitanje stjecanja prava vlasništva na potonulim plovilima. U tome postoji različitost između rješenja PZ koji se primjenjuje na potonule pomorske brodove i rješenja ZPLUV koji se primjenjuje na potonula plovila u unutarnjoj plovidbi. Potonji propis određuje da vlasnik koji ne izvadi potonulo plovilo u roku od dvije godine od dana kada je ono potonulo, gubi pravo vlasništva na plovilu koje postaje vlasništvo Republike Hrvatske (čl. 198., st. 1. ZPLUV).²⁵ Radilo bi se zapravo o svojevrsnoj zakonskoj predmnjevi da je vlasnik napustio potonulo plovilo te se odrekao svojeg prava vlasništva time što nije izvadio plovilo kroz određeno vrijeme.²⁶

V. HIPOTEKA NA PLOVILU

U gospodarskom smislu, hipoteka je iznimno važno sredstvo financiranja nabavke i obnove plovila. Protokol br. 1 sadrži važne odredbe o hipoteci na plovilu koje, budući da se radi o međunarodnom ugovoru na snazi, imaju prednost u primjeni u odnosu na odredbe PZ.²⁷

Protokol br. 1 tako određuje da upis hipoteke na plovilu, kao način stjecanja ovog stvarnog prava, mora sadržavati bar sljedeće pojedinosti:

- iznos tražbine koja se osigurava hipotekom, kao i kamatu;
- ime i adresu odnosno prebivalište hipotekarnog vjerovnika;
- podatke o dospelosti hipotekom osigurane tražbine, ili upućivanje na ispravu (dostavljenu tijelu koje vodi upisnik - kapetaniji) u kojoj se ti podaci nalaze.

U pogledu prostiranja hipoteke, Protokol br. 1 propisuje da se, pored plovila, hipoteka prostire na sve stvari koje su, uslijed svrhe kojoj služe, trajno pričvršćene uz plovilo i pripadaju njegovom vlasniku. Međutim, stranke mogu ugovoriti i drugačije, ako to dopušta pravo države upisa broda. U tom kontekstu, valja

25 ZPLUV govori općenito o potonulim stvarima, što svakako uključuje i plovilo. Odredbom čl. 198., st. 2. propisano je da se, u slučaju kada se ne može utvrditi kada je stvar potonula, predmnjeva da su plovilo, zrakoplov ili njihovi dijelovi, teret i druge stvari koje su se na njima nalazile potonuli sutradan, nakon primitka posljednje vijesti o plovilu ili zrakoplovu, a ostali predmeti onoga dana kad je utvrđeno mjesto gdje je predmet potonuo.

26 PZ nema odredbu koja bi, u pogledu pomorskih brodova, sadržajno odgovarala opisanom odredbi ZPLUV. Bivši Pomorski zakonik iz 1994. imao je odredbu takvoga sadržaja (čl. 809., st. 1.). Razlika u odnosu na rješenje ZPLUV je u tome što je Republika Hrvatska u opisanom slučaju postajala vlasnikom potonulog pomorskog broda ako dotadašnji vlasnik taj brod ne izvadi u roku od (čak) deset godina od dana potonuća.

27 Radi se o člancima 4.-10. Protokola br. 1.

upozoriti na podrednu primjenu odredbe čl. 228. PZ koja određuje da se hipoteka neće prostirati na pripadak ako je u upisniku zabilježeno da je vlasnik tog pripatka osoba različita od brodovlasnika.²⁸

Protokol br. 1 određuje da će biti priznato prostiranje hipoteke i na prevoznine, vozarine i naknade na temelju ugovora o osiguranju plovila, ako je takvo prostiranje hipoteke predviđeno državom upisa plovila. U pogledu primjene te odredbe u Hrvatskoj, ponovno valja uzeti u obzir odredbu PZ (čl. 230.) prema kojoj se hipoteka ne prostire na vozarinu, prevozninu, tegljarinu, zakupninu ni na nagrade za spašavanje ako nije drugačije ugovoreno. Prema tome, naše pravo dopušta da hipoteka na plovilu obuhvaća i navedene civilne plodove ali to nije pravilo, nego izuzetak. Za takvo proširenje hipoteke potrebno je da postoji ugovorna odredba. S druge strane, zakonska je predmnjeva da se hipoteka prostire i na naknadu iz osiguranja broda. Ako stranke žele da se hipoteka na plovilu ne prostire na tu naknadu, moraju to posebno ugovoriti (čl. 231. PZ).

Protokol br. 1 nema detaljnih odredaba o ovlastima vjerovnika hipoteke na plovilu. U izvjesnoj mjeri on uređuje tek namirenje vjerovnika putem preuzimanja posjeda plovila i njegova iskorištavanja. Propisano je da će se ta ovlast vjerovnika priznati kao način namirenja tražbine i u državama različitim od one u čijem je upisniku hipoteka upisana, pod uvjetom da je isprava u kojoj je sadržana takva ovlast (hipotekarna isprava) naznačena u upisniku. U pogledu toga pitanja, kao i svih drugih pitanja vezanih uz hipoteku, Protokol br. 1 upućuje na primjenu prava države upisa, uz izuzetak onih pitanja koje uređuje Protokol br. 2.²⁹ Dakle, pitanja preciznijeg uređenja temelja osnivanja hipoteke na plovilu (sporazum stranaka, sudska odluka), detaljnijeg uređivanja ovlasti hipotekarnog vjerovnika u stadiju osiguranja tražbine, prestanak hipoteke i sl. pitanja su na koja će se na odgovarajući način primjenjivati PZ, osobito odredbe članaka 219.-240. toga propisa.

VI. PRIVILEGIJI NA PLOVILU

Protokol br. 1 pitanje privilegija, specifičnih zakonskih založnih prava na plovilu, uređuje u trećem odjeljku, u člancima 11.-18. Pitanje privilegija, iako jedno od najvažnijih, ujedno je i jedno od najsloženijih kako u pogledu plovila na unutarnjim vodama tako i u pogledu pomorskih brodova. U pomorskom pravu međunarodna

28 U pogledu plovila u gradnji, podredno valja primijeniti odredbu čl. 212. PZ. Tako bi hipoteka na plovilu u gradnji, ako nije što drugo upisano u upisnik, obuhvaćala, osim samog plovila u gradnji, i stvari koje su u plovilo ugrađene kao i stvari koje se nalaze u brodogradilištu a nisu ugrađene u plovilo u gradnji, ako su prema svojoj izradi određene isključivo za ugrađivanje u određeno plovilo ili za njegov pripadak, ili ako su na vidljiv način obilježene ili izdvojene za ugrađivanje u plovilo.

29 Infra, t. VII B.

unifikacija ovog problema ni približno nije na zadovoljavajućoj razini, iako su do sada donesene čak tri konvencije koje su pokušale riješiti taj problem.³⁰ Korijen problema zapravo se nalazi u činjenici da su pravni propisi pojedinih država međusobno vrlo različiti u pogledu vrsta i broja tražbina kojima se pridaje status “privilegiranih”. Nadalje, uvijek treba imati na umu da su privilegiji “nevidljiva” stvarna prava na plovilu budući da za njihov nastanak nije potreban upis u upisnik plovila. Osim toga, kako im samo ime kaže, “privilegiranost privilegija” očituje se u činjenici da se, u slučaju ovršne prodaje plovila, vjerovnici tražbina osiguranih privilegijem namiruju prije hipotekarnih (i ostalih) vjerovnika.

Zbog toga i ne čudi da spomenute odredbe Protokola br. 1 nisu baš najjednostavnije sročene. Vjerojatno je to bila cijena postizanja kompromisa koji bi bio prihvatljiv što većem broju država.

Tako Protokol br. 1 u čl. 11. ponajprije navodi one tražbine koje, na temelju samog Protokola br. 1, imaju status privilegiranih. To su:

1. u slučaju zaustavljanja broda u postupku osiguranja ili ovrhe, tražbine u pogledu troškova održavanja plovila nakon njegova zaustavljanja, uključujući i popravke nužne radi održavanja broda;
2. tražbine proizašle iz ugovora o zaposlenju zapovjednika ili neke druge osobe zaposlene na plovilu, s tim da u pogledu ovih tražbina privilegij postoji samo u pogledu iznosa koji se duguje za razdoblje koje ne prelazi posljednjih šest mjeseci;
3. tražbine s naslova pomoći plovilu, njegova spašavanja te doprinosa na temelju pravila o zajedničkoj havariji.³¹

Budući da je Republika Hrvatska država stranka Konvencije o upisu koja je prihvatila Protokol br. 1, privilegiji na plovilima u svakom slučaju postoje u pogledu gore navedenih tražbina.

Navedene tražbine imaju se smatrati privilegiranimima u svim državama ugovornicama Konvencije, odnosno Protokola br. 1 (dakle i u Hrvatskoj). Međutim, sam Protokol br. 1 dopušta državama ugovornicama da odredbama svojeg nacionalnog prava odrede da se određeni troškovi, odnosno tražbine, nastale prilikom prinudne prodaje plovila u ovršnom postupku, namiruju prije spomenutih privilegiranih tražbina. Radi se o:

30 Podrobnije, Gordan Stanković, Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993., *Usporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, Vol.37, broj 145/148=1/4 (1995).

31 Ovakvo rješenje postojalo je prema čl. 219. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977., koji je bio na snazi u bivšoj SFRJ.

a) troškovima prinudne prodaje plovila, uključujući troškove čuvanja plovila te troškove razdiobe kupovnine, a isključujući troškove nastale u postupku ishođenja ovršne isprave;

b) troškovima uklanjanja nasukanog, onesposobljenog ili potopljenog plovila koje je predmet prisilne prodaje, i to samo u slučaju kada je to uklanjanje učinjeno od strane tijela vlasti radi javnog interesa.³²

Dakle, troškovi navedeni pod a) i b) namiruju se u ovršnom postupku prije “privilegiranih” tražbina samo ako to predviđa pravo države ugovornice Konvencije o upisu, odnosno Protokola br. 1. U pogledu hrvatskog prava, može se zastupati teza da bi u tom kontekstu valjalo na odgovarajući način primijeniti odredbu čl. 912., st. 2. PZ, koja propisuje da se troškovi nastali u tijeku postupka prodaje broda namiruju prije razdiobe kupovnine, pa i prije tražbina osiguranih pomorskim privilegijem. S obzirom da se govori o *svim* troškovima nastalim u tijeku postupka prodaje, bez izuzetka, moglo bi se tvrditi da su time obuhvaćeni i troškovi navedeni pod a) i b) o kojima govori i Protokol br. 1.

Protokol br. 1 dopušta da države ugovornice odredbama svojeg nacionalnog prava daju status “privilegiranosti” i drugim tražbinama, pored onih koje takav status imaju već po odredbama samoga Protokola br. 1. Dakle, osim “konvencijskih” privilegiranih tražbina, dopušteno je postojanje i, uvjetno rečeno, “nacionalnih” privilegiranih tražbina. Tražbine koje spadaju u skupinu “nacionalnih” privilegiranih tražbina nemaju prednost pri namirenju pred onim “konvencijskim”, nego se namiruju iza njih.³³ Ipak, važnost “nacionalnih” privilegiranih tražbina ogleđa se u tome što se namiruju prije tražbina osiguranih hipotekom na plovilu.

U vezi s opisanim učinkom i rangom “nacionalnih” privilegija, problem neće postojati u slučajevima kada se, u okviru ovršnog postupka, prodaja plovila provodi u onoj državi u kojoj je brod upisan. Ta će država eventualne “nacionalne” privilegije rangirati iza “konvencijskih” privilegija a ispred hipoteka.

Međutim, problem može nastati u slučaju postojanja specifičnog međunarodnog elementa. Preciznije, radi se o situaciji kada se prisilna prodaja plovila provodi u državi različitoj od države upisa plovila a konkretna tražbina je “nacionalno” privilegirana samo prema pravu jedne od tih država (samo prema pravu države upisa ili samo prema pravu države ovrhe). Protokol br. 1 rješava ovaj problem na način da učinak “nacionalnih” privilegija, u smislu njihove prednosti pri namirenju u odnosu na hipoteke, postoji samo onda ako je konkretna tražbina osigurana

32 Pri tome treba uzeti da “uklanjanje od strane tijela javne vlasti” obuhvaća i one slučajeve kada tijela vlasti (npr. lučka kapetanija) ne obavlja sama takve operacije uklanjanja podrtine nego je naredbom odredila neku drugu osobu da to učini. Javni interes o kojem je ovdje riječ mogao bi biti potreba nesmetane i sigurne plovidbe, zaštita ljudi i okoliša, iskorištavanje bogatstava mora i sl.

33 Članak 15. Protokola br. 1.

“nacionalnim” privilegijem i prema pravu države upisa i prema pravu druge države pred kojom je pitanje privilegija sporno, u praksi najčešće države u kojoj se provodi ovrha prodajom plovila. Tek ako je konkretna tražbina privilegirana prema nacionalnim propisima u obje države, njena “(bi)nacionalna” privilegirana proizvodit će učinke koje određuje Protokol br. 1.³⁴

Zanimljivo je pitanje eventualnog postojanja “nacionalnih” privilegija prema hrvatskom pravu. S obzirom da se, temeljem ZPLUV, i na privilegije na plovilu na odgovarajući način primjenjuje PZ, može se zaključiti da takvi privilegiji postoje. Do tražbina koje su osigurane takvim hrvatskim “nacionalnim” privilegijima dolazi se odgovarajućom primjenom čl. 241. PZ. Tom odredbom određene su tražbine koje su osigurane pomorskim privilegijem, dakle privilegijem na pomorskom brodu. Neke od tih tražbina, u kontekstu privilegija na plovilima unutarnjih voda, spadaju među tražbine koje su privilegirane već na temelju odredaba Protokola br. 1 (“konvencijski” privilegiji). Sve druge tražbine navedene u čl. 241. (a koje nisu kao privilegirane izričito navedene u Protokolu br. 1) imale bi, u kontekstu plovila na unutarnjim vodama, status tražbina osiguranih “nacionalnim” privilegijima. To su:

1. tražbine za smrt ili tjelesne ozljede koje su se dogodile na kopnu ili na unutarnjim vodama u neposrednoj vezi s iskorištavanjem plovila (čl. 241., st. 1., t. 2. PZ);
2. tražbine za lučke naknade, troškove plovidbe kanalima i drugim plovnim putovima te troškove peljarenja (čl. 241., st. 1., t. 4. PZ);
3. tražbine po osnovi izvanugovorne odgovornosti za materijalne gubitke ili oštećenja prouzročena uporabom plovila, izuzev gubitka ili oštećenja tereta, kontejnera i putničkih stvari koje se prevoze plovilom (čl. 241., st. 1. t. 5. PZ).³⁵

34 Članak 13. Protokola br. 1. Daljnji problem može nastati u slučajevima kada konkretna tražbina doduše jest “nacionalno” privilegirana u obje države ali s različitim redoslijedom. Primjerice, tražbine A i B su obje nacionalno privilegirane i u državi upisa i u državi prodaje broda. Međutim, dok je u državi upisa tražbina A u prvom razredu a tražbina B u drugom, u državi prodaje je obrnut njihov redoslijed (tražbina B je u prvom razredu a tražbina A u drugom). Postavlja se pitanje čiji propisi su relevantni za određivanje njihova redoslijeda. To je od važnosti jer se tražbine iz nižeg razreda namiruju tek kada se namire sve tražbine iz višeg razreda. Protokol br. 1 u članku 18. rješava to pitanje na način da određuje da se na rang “nacionalnih” privilegija primjenjuje pravo države upisa. Dakle, za utvrđenje “privilegiranaosti” traži se takav status tražbine i prema pravu države upisa i prema pravu države prodaje (ravnopravnost prava tih država) dok se u pogledu redoslijeda nacionalnih privilegija daje prednost pravu države upisa. Inače, prema članku 18. Protokola br. 1 pravo države upisa plovila primjenjuje se i na pitanje prostiranja i prestanka “nacionalnih” privilegija, na prestanak “konvencijskih” privilegija u slučaju dobrovoljne prodaje broda kao i na sva druga pitanja vezana uz “konvencijske” i “nacionalne” privilegije koja nisu riješena Protokolom br. 1.

35 Tražbine iz čl. 241., st. 1., t. 1. PZ spadaju u tražbine koje se sadržajno podudaraju s “konvencijski” privilegiranom tražbinom 2. razreda, a tražbine iz t. 3. istog članka i stavka PZ sadržajno su obuhvaćene “konvencijski” privilegiranom tražbinom iz 3. razreda.

Tražbine koje su privilegirane na temelju samoga Protokola br. 1, prostiru se i na kamate i troškove nastale u postupku ishođenja ovršne isprave. Također, ti se “konvencijski” privilegiji prostiru i na:

- a) stvari koje su po svojoj namjeni stalno pričvršćene uz plovilo te pripadaju vlasniku plovila;
- b) naknade u pogledu gubitka ili nepopravljenog materijalnog oštećenja plovila, uključujući udio plaćanja za pomoć, spašavanje ili naknadu za zajedničku havariju koji predstavlja nepopravljeno materijalno oštećenje, čak i nakon prijenosa ili zalaganja takve naknade ili plaćanja. Ipak, ta naknada ne uključuje naknadu plativu na temelju police osiguranja plovila radi pokrića gubitka ili oštećenja.³⁶

Prema Protokolu br. 1, privilegiji obuhvaćaju vozarinu, odnosno prevozninu samo ako je to predviđeno nacionalnim pravom države u kojoj se provodi prinudna prodaja broda.³⁷

U pogledu redosljeda namirenja vjerovnika tražbina koje su prema samom Protokolu br. 1 osigurane privilegijem na plovilu, Protokol br. 1 propisuje da se one namiruju redosljedom kojim su naznačene. Dakle, tražbine iz drugog razreda mogu se početi namirivati tek kada su u cijelosti namirene tražbine iz prvog razreda, i tako redom. Ako je svota dobivena prodajom nedovoljna da se u cijelosti namire vjerovnici iz istog razreda privilegija na plovilu, tada će se iznos koji je na raspolaganju podijeliti *pro rata* među takvim vjerovnicima.

Tražbine koje se odnose na nagrade za spašavanje (treći razred) namiruju se redosljedom koji je suprotan redosljedu njihova nastanka - kasnije spašavanje ima prednost pred onim ranijim.

Privilegiji na plovilu koji su izričito propisani Protokolom br. 1 gase se protekom roka od jedne godine ako u tom roku vjerovnik tražbine osigurane privilegijem ne pokrene sudski postupak u svrhu njezina prisilnog namirenja. Taj rok počinje teći od dana dospelosti tražbine. Izuzetak su tražbine s naslova pomoći ili spašavanja kod kojih jednogodišnji rok počinje teći od dana dovršetka tih operacija.

³⁶ Članak 14., st. 1. i 2. Protokola br. 1. Međutim, na temelju članka 19. Protokola br. 1, države ugovornice mogu staviti rezervu u smislu da, u slučaju kada se prinudna prodaja plovila provodi na njezinom teritoriju, neće primijeniti odredbu Protokola br. 1 prema kojoj su tražbine navedene u t. b) obuhvaćene privilegijem.

³⁷ Čl. 14., st. 3. Protokola br. 1. Propisima hrvatskog nacionalnog prava to nije predviđeno.

Drugi način “gašenja” odnosno prestanka privilegija na plovilu je prestanak same tražbine koju taj privilegij osigurava.³⁸ To je rezultat akcesornosti privilegija kao jednog od njihovih najznačajnijih obilježja.

U pogledu “konvencijskih” privilegija, za njihov postanak nije važno je li tražbina osigurana privilegijem nastala za vrijeme dok je plovilo iskorištavao vlasnik ili neka druga osoba. Izuzetak, kod kojeg ipak neće doći do nastanka privilegija na plovilu, je situacija kada je tražbina nastala za vrijeme dok je vlasniku plovila protupravnim činom oduzet posjed broda a vjerovnik nije u trenutku nastanka tražbine postupao u dobroj vjeri (znao je ili morao znati za takav protupravni čin oduzimanja posjeda plovila).³⁹

VII. PRIVREMENO ZAUSTAVLJANJE PLOVILA I NJEGOVA PRODAJA U OVRŠNOM POSTUPKU

Odredbe PZ o ovrsi i osiguranju na pomorskom brodu i teretu (čl. 841.-965.) na odgovarajući način se primjenjuju i na plovila unutarnje plovidbe. U pomorskoj praksi, jedno od najčešće korištenih sredstava osiguranja je privremena mjera zaustavljanja broda (privremeno zaustavljanje). Privremeno zaustavljanje može se odrediti radi osiguranja u zakonu navedenih tražbina predlagatelja osiguranja. Provodi se na temelju sudske zabrane odlaska broda iz luke. Radi se o mjeri konzervacijskog karaktera, čija je pravozaštitna svrha osiguranje budućeg ostvarenja tražbine predlagatelja osiguranja. Pojednostavljeno, brod protivnika osiguranja ostaje “imobiliziran” u luci sve dok se ne ispune pretpostavke za provedbu ovrhe. Na taj način predlagatelj osiguranja (vjerovnik tražbine) ima na raspolaganju predmet na kojem će se u budućnosti na temelju ovršne isprave moći provesti ovrha radi namirenja njegove tražbine.⁴⁰

38 Članak 17. Protokola br. 1. Valja naglasiti da, ako privilegij prestane zbog proteka jednogodišnjeg roka, sama tražbina nije prestajala postojati, ona i dalje postoji ali nije više osigurana privilegijem na plovilu. Protokol ne spominje neke druge razloge zbog kojih bi privilegij mogao prestati, kao što su prodaja plovila u ovršnom ili stečajnom postupku, osnivanje fonda ograničene odgovornosti u pogledu tražbina koje su podvrgnute takvome ograničenju. Kako Protokol br. 1 dopušta, u pogledu “konvencijskih” privilegija, primjenu prava države upisa na sva pitanja koja nisu regulirana tim Protokolom, a za “nacionalne” privilegije izričito određuje da njihov prestanak uređuje pravo države upisa, to smatramo da u tom kontekstu ima mjesta podrednoj primjeni odredbe čl. 246., st. 1. PZ koja propisuje načine prestanka privilegija na pomorskom brodu.

39 Članak 17. Protokola br. 1.

40 Privremeno zaustavljanje broda uređeno je u člancima 951.-964. PZ. Međutim, neka pitanja iz ove materije (npr. pitanje nadležnosti za određivanje ove mjere) riješena su drugim odredbama Dijela devetog PZ, osobito odredbe čl. 841.-851. Osim primjene PZ, pojedina pitanja vezana uz privremeno zaustavljanje, kao što je pitanje pretpostavki za određivanje ove mjere, uređena su i Ovršnim zakonom. Na međunarodnoj razini materija privremenog zaustavljanja uređena je do sada dvjema konvencijama: Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o privre-

Na prvi pogled, odredbe PZ o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova mogle bi se *mutatis mutandis* primjenjivati i na plovila unutarnje plovidbe. Međutim, valja ponoviti da je Republika Hrvatska obvezana Protokolom br. 2 Konvencije o upisu koji uređuje pitanja privremenog zaustavljanja i prisilne prodaje plovila unutarnje plovidbe.⁴¹ Odredbe Protokola br. 2 primjenjuju se na svako plovilo koje se koristi u unutarnjoj plovidbi (uključujući i potonula, nasukana plovila te plovila u gradnji) ako je ono upisano u upisniku bilo koje države ugovornice.⁴² Prema tome, odredbe Protokola br. 2 primjenjuju se i na plovila upisana u neki od upisnika plovila u Hrvatskoj, bez obzira na državnu pripadnost ili prebivalište, odnosno sjedište vlasnika plovila (predlagatelja osiguranja, odnosno ovršenika), predlagatelja osiguranja (odnosno ovrhovoditelja) ili neke treće osobe. S obzirom da se radi o međunarodnom ugovoru koji obvezuje Republiku Hrvatsku, odredbe Protokola br. 2 u pogledu primjene imaju prednost u odnosu na odredbe PZ ili nekog drugog hrvatskog zakonskog propisa.

Protokol br. 2 sadržava ponajprije neke općenite odredbe koje se primjenjuju i na zaustavljanje plovila i na ovrhu. Tim odredbama određeno je slijedeće:

- zaustavljanje, zapljena i prisilna prodaja može se provesti samo u državi u kojoj se nalazi plovilo. Postupovna pitanja koja nisu uređena Protokolom br. 2, rješavaju se primjenom prava te države (čl. 4. Protokola br. 2);
- u upisnik u kojem je upisano plovilo koje je predmet zaustavljanja, odnosno ovršne prodaje, mora se provesti upis u kojem će biti naznačeno da se nad plovilom provode navedeni postupci. Osobe u čiju korist je ranije izvršen kakav upis u pogledu toga broda moraju se obavijestiti o upisu zaustavljanja, odnosno ovršne prodaje. Isto vrijedi i u pogledu eventualnog oslobođenja od zaustavljanja ili obustave provedbe prisilne prodaje.⁴³

menom zaustavljanju pomorskih brodova, iz 1952., (na snazi, obvezuje Republiku Hrvatsku), te Međunarodnom konvencijom o zaustavljanju brodova, iz 1999. (nije na snazi). Podrobnije: Đorđe Ivković: Međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova, 1999., Piran, 2006.

- 41 U članku 1., t. b. i c) definirano je privremeno zaustavljanje, odnosno prisilna prodaja. Privremeno zaustavljanje je svaka hitna mjera odobrena u skladu s člankom 10. Protokola br. 2 kako bi se, uz poštivanje odredaba članka 18., osiguralo fizičko zadržavanje plovila radi osiguranja ostvarenja tražbine ili nekog drugog prava predlagatelja osiguranja. Prisilna prodaja je svaka mjera predviđena pravom države ugovornice s ciljem prodaje broda radi namirenja tražbine ili nekog drugog prava predlagatelja osiguranja; ovaj izraz osobito obuhvaća zapljenu i prisilnu prodaju broda. Na postupke koji nisu obuhvaćeni ovim definicijama, osobito na mjerama radi povratka plovila u državu upisa kao i na stečajne postupke, Protokol br. 2 se ne primjenjuje, arg. iz čl. 3., st. 1. Protokola br. 2.
- 42 Čl. 2. Protokola br. 2. Pod državom ugovornicom podrazumijeva se država ugovornica Konvencije o upisu koja je obvezana Protokolom br. 2, arg. iz čl. 1., t. a) Protokola br. 2.
- 43 Tehnički problem može nastati kada se zaustavljanje ili prisilna prodaja provodi u državi koja je različita od države u kojoj je plovilo upisano. U takvom slučaju zahtjev za navedeni upis, po službenoj dužnosti, podnosi službenik nadležnog tijela u državi zaustavljanja, odnosno prodaje i upućuje ga tijelu države upisa plovila (čl. 5., st. 2. Protokola br. 2). Na zahtjev zainteresirane osobe, taj

- određivanjem i provedbom zaustavljanja, odnosno pokretanjem postupka prisilne prodaje ne stječe se stvarno pravo na plovilu. Međutim, ni jedno pravo koje je upisano u upisnik plovila *nakon* upisa zaustavljanja, odnosno prisilne prodaje, ne može se provesti protiv osobe koja je podnijela prijedlog za zaustavljanje, prisilnu prodaju niti protiv osobe koja je, u postupku prisilne prodaje, kupila brod na dražbi (čl. 6. Protokola br. 2);⁴⁴
- postojanje prava zadržanja ne sprječava zaustavljanje ni prisilnu prodaju (čl. 7. Protokola br. 2).

A) Posebne odredbe Protokola br. 2 o privremenom zaustavljanju

Temeljna je odredba Protokola br. 2 da se zaustavljanje plovila provedeno na teritoriju jedne države ugovornice u skladu s odredbama toga propisa priznaje na područjima svih drugih država ugovornica. Izuzetak postoji u pogledu one države ugovornice čiji je sud donio pravomoćnu odluku o nepostojanju vjerovnikove tražbine radi koje je u drugoj državi zaustavljanje zatraženo, a ta je odluka donesena prije nego što je sud u toj drugoj državi dopustio zaustavljanje.⁴⁵

Zaustavljanje može biti određeno, odnosno odobreno isključivo od strane nadležne sudske vlasti države u kojoj se ono provodi. Da bi sud dopustio zaustavljanje, predlagatelj zaustavljanja mora pružiti *prima facie* dokaz:

- a) o postojanju svoje tražbine; i
- b) o opasnosti da, ako se ne poduzmu hitne mjere, može doći do neizvjesnosti u pogledu mogućnosti namirenja tražbine predlagatelja osiguranja, odnosno do znatnog otežavanja toga namirenja.⁴⁶

Ako u konkretnom slučaju postoje okolnosti koje priječe predlagatelju podnošenje *prima facie* dokaza o postojanju tražbine, zaustavljanje se ipak može dopustiti ako predlagatelj u tu svrhu položi odgovarajuće osiguranje.⁴⁷

prijedlog može biti podnesen telegrafom, a pošiljatelj mora potvrditi taj prijedlog pisanim putem (čl. 8., st. 2. Protokola br. 2). Ovo rješenje posljedica je obilježja hitnosti postupka privremenog zaustavljanja, pa u izvjesnoj mjeri i prisilne prodaje. Naravno, tumačeći ovu odredbu u kontekstu vremena, jasno je da se prijedlog o kojem je riječ može poslati i elektronskom poštom, odnosno telefaksom. Zanimljivo da u čl. 8., st. 1. Protokol br. 2 daje ovlast nadležnim tijelima u državama ugovornicama da međusobno komuniciraju radi primjene toga propisa. Ta komunikacija može se obavljati na jeziku države pošiljatelja prijedloga za upis privremenog zaustavljanja, odnosno prisilne prodaje.

44 Čl. 6. Protokola br. 2.

45 Članak 9. Protokola br. 2.

46 To se pravilo primjenjuje i u slučaju kada predlagatelj ima tražbinu osiguranu stvarnim pravom, čl. 10. Protokola br. 2.

47 Čl. 11. Protokola br. 2. Osiguranje u postupku zaustavljanja može biti položeno iz još dva razloga.

Radi se, dakle, o postojanju određenih materijalnih i procesnih pretpostavki koje moraju postojati da bi sud dopustio zaustavljanje.⁴⁸

U odluci o zaustavljanju mora se odrediti iznos tražbine koja se ovom privremenom mjerom osigurava. Pravo države zaustavljanja, koje je i inače mjerodavno pravo za postupovna pitanja koja nisu riješena samim Protokolom br. 2, mjerodavno je i za pitanje roka i načina u kojem predlagatelj zaustavljanja mora opravdati određivanje i provedbu te mjere (npr. podnošenjem tužbe).

B) Posebne odredbe Protokola br. 2 o prodaji plovila u ovršnom postupku

Ovršna prodaja plovila uređena je odredbama članaka 19.-22. Protokola br. 2. Temeljno načelo na kojem se zasniva to uređenje je da se učinci prisilne prodaje koja je provedena u jednoj državi ugovornici priznaju u svim ostalim državama ugovornicama. Do toga priznanja neće doći samo u onoj državi čiji je sud, prije nego što je provedena prodaja, donio pravomoćnu odluku o nepostojanju tražbine radi koje je zatražena prisilna prodaja.⁴⁹

Prema članku 15, moguće je i oslobađanje broda od zaustavljanja, ako zainteresirana osoba položi jamčevinu ili drugi oblik osiguranja koje sud države u kojoj je određeno zaustavljanje ocijeni dostatnim. Ako se radi o tražbini u pogledu koje je dopušteno ograničenje odgovornosti, jamčevina ili drugo osiguranje je dostatno ako je bar jednako svoti osiguranja odgovornosti. Prema članku 16., nijedna država ugovornica ne smije dopustiti ponovno zaustavljanje istoga broda ili drugog broda istog vlasnika radi osiguranja iste tražbine, niti zapljenu stvari trajno pričvršćenih na tim brodovima. Izuzetak postoji u pogledu one države ugovornice čija sudska vlast smatra da položeno osiguranje (više) nema učinak kakav je imalo u trenutku oslobodjenja broda u državi u kojoj je zaustavljanje određeno. Polaganje osiguranja u svrhu sprječavanja zaustavljanja, odnosno radi oslobodjenja već zaustavljenog broda, nikako se ne smatra priznanjem postojanja tražbine predlagatelja osiguranja niti odricanjem od ovlasti ograničenja odgovornosti. Konačno, Protokol br. 2 u čl. 18. predviđa i treću moguću funkciju davanja osiguranja. Radi se o tome da sud, bez oslobodjenja broda, može svojom odlukom urediti pitanje uporabe, odnosno iskorištavanja broda za vrijeme trajanja zaustavljanja. U tu svrhu, sud može odrediti polaganje osiguranja kako bi dopustio zaustavljenome brodu poduzimanje određenog putovanja, odnosno premještaj iz luke u kojoj je zaustavljen. Načelno govoreći, propisi o polaganju osiguranja u postupku zaustavljanja plovila u velikoj mjeri sličie odgovarajućim propisima kod zaustavljanja pomorskih brodova.

48 Specijalni propisi pomorskog prava (PZ, odnosno Konvencija iz 1952.) izrijekom ne sadrže obavezu predlagatelja osiguranja da pruži dokaze o kojima je riječ. Kod primjene Konvencije iz 1952. sudska praksa država ugovornica razlikuje se oko odgovora na pitanje treba li predlagatelj uopće pružiti navedene dokaze. U pogledu hrvatskog prava, sudska praksa stoji na stajalištu da je predlagatelj obavezan ispuniti te pretpostavke temeljem Ovršnog zakona. Naime, kako ove pretpostavke imaju karakter (i) procesnih pretpostavki, potrebno ih je ispuniti jer Konvencija iz 1952. određuje da su sva postupovna pitanja oko zaustavljanja rješavaju pravom države u kojoj se zaustavljanje provodi.

49 Čl. 19. Protokola br. 2. Isprava na temelju koje ovrhovoditelj pokreće ovrhu prisilnom prodajom mora zadovoljavati formalne uvjete koje propisuje pravo države u kojoj se ta prodaja provodi (čl. 20. Protokola br. 2). Poseban problem može nastati u situaciji kada je država koja iz Protokolom br. 2 dopuštenog razloga odbije priznati učinke ovršne prodaje upravo ona država ugovornica u kojoj je plovilo upisano. Radi se, dakako, o slučaju kada ta država odbija upisati pravo vlasništva na plovilu u korist osobe koja je kupila plovilo u ovršnom postupku. To je, po logici stvari, vrlo

Odredbama članka 21. Protokola br. 2 propisane su određene obveze država ugovornica koje se odnose na postupak ovršne prodaje plovila. Radi se o sljedećim obvezama:

- obveza javnog oglašavanja datuma i mjesta prodaje, kao i roka u kojem zainteresirane osobe mogu pokrenuti postupak radi ostvarenja, odnosno zaštite njihovih tražbina koje neće automatski biti zaštićene u postupku prodaje.⁵⁰ To oglašavanje mora se provesti u državi u kojoj je pokrenut postupak ovršne prodaje plovila kao i u državi u kojoj je plovilo upisano.

- obveza da se podaci iz javnog oglasa o ovršnoj prodaji priopće svim osobama u čiju korist je izvršen kakav upis u upisnik plovila, kao i ostalim osobama za koje sud ima saznanja da bi mogle biti zainteresirane za sudjelovanje u postupku prodaje.⁵¹

Kada je plovilo upisano u jednoj državi ugovornici, a prodano u ovršnome postupku u drugoj državi ugovornici, tijelo koje vodi upisnik toga plovila će, nakon završetka ovršne prodaje i na temelju dostavljene ovjerene preslike odluke o prodaji broda najpovoljnijem ponuditelju, provesti promjene i brisanje svih upisa u pogledu kojih je to potrebno radi priznanja učinaka ovršne prodaje.⁵² O tim promjenama i brisanjima ranijih upisa moraju se obavijestiti osobe u čiju korist su ti upisi bili provedeni.

važan učinak ovršne prodaje. Protokol tada sadržava vrlo osebujno rješenje, prema kojem osoba koja je kupila plovilo putem ovršne prodaje može ishoditi upis toga plovila, a time i svojeg vlasništva na tom plovilu, u bilo kojoj drugoj državi ugovornici ako su ispunjeni uvjeti za upis predviđeni pravom te druge države ugovornice. Na taj način može doći do situacije da je isto plovilo upisano u upisnicima dviju država ugovornica s različitim upisanim vlasnicima plovila. Odredba čl. 20., st. 2. Protokola br. 2 u tom kontekstu izričito dopušta dvostruki upis plovila koji je inače nedopušten prema članku 4. Konvencije o upisu. Nije potrebno komentirati doprinos ovog izuzetka uspostavljanju pravne (ne)sigurnosti u pogledu knjižnopravnog uređenja plovila.

50 Primjerice, to je rok u kojem vjerovnici privilegija na plovilu (koji se ne upisuju u upisnik plovila) mogu sudu koji provodi prodaju prijaviti svoju tražbinu. Isto vrijedi u pogledu svih drugih vjerovnika o postojanju čijih tražbina sud koji provodi prodaju ne može doznati uvidom u upisnik plovila niti iz drugih isprava ovršnog spisa.

51 U kontekstu navedenih obveza, Protokol br. 2 u članku 21., st. 2. sadržava "upute" za njihovo ispunjenje u slučaju kada je država upisa plovila različita od države u kojoj se provodi prodaja. Tako je određeno da ono tijelo koje u jednoj državi ugovornici vodi upisnik predmetnog plovila bez odlaganja i bez naknade mora, na zahtjev nadležnog tijela u državi prodaje plovila, poduzeti mjere radi ispunjenja obveze javnog oglašavanja u državi upisa kao i mjere radi ispunjenja obveze obavješćivanja osoba u čiju korist je proveden kakav upis, odnosno drugih zainteresiranih osoba. Tijelo države upisa mora ispuniti te obveze bez obzira na to je li u pogledu tog broda u državi upisa donesena pravomoćna sudska odluka o nepostojanju tražbine radi koje se provodi prodaja kao i na to je li u pogledu vlasnika predmetnog plovila pokrenut stečajni postupak.

52 U prvom redu radi se o promjeni osobe vlasnika broda. Ovjerena preslika odluke o prodaji broda najpovoljnijem ponuditelju može se izdati od strane suda koji je proveo prodaju samo ako ta odluka više nije podložna ulaganju pravnih lijekova. Ovisno o uvjetima konkretne prodaje, ta odluka mora sadržavati pojedinosti o pravima upisanim u upisnik koja ne prestaju ovršnom prodajom.

VIII. UPISNICI PLOVILA

A) Općenito o upisnicima plovila

Kako je već navedeno, vođenje upisnika plovila je međunarodna obveza Republike Hrvatske, predviđena čl. 2., st. 1. Konvencije o upisu.

Odredbe ZPLUV o državnoj pripadnosti i identifikaciji plovila (Dio treći, Glava I, čl. 75.-102.) sačinjene su po uzoru na odgovarajuće odredbe PZ koje se primjenjuju na pomorske brodove.⁵³ Stoga ćemo u nastavku iznijeti samo osnovne značajke uređenja upisa plovila.

ZPLUV u čl. 89. propisuje da postoje sljedeći upisnici:

- a) upisnik plovila;
- b) upisnik javnih plovila;
- c) upisnik plovila u gradnji;
- d) upisnik čamaca.⁵⁴

B) Upisi u upisnik

Za upis plovila nadležna je lučka kapetanija. Na zahtjev vlasnika, u upisnik plovila mora se upisati plovilo koje je u cjelini u vlasništvu fizičkih osoba hrvatskih državljana s prebivalištem u Republici Hrvatskoj, odnosno pravnih osoba sa sjedištem u Republici Hrvatskoj (obvezan upis plovila).⁵⁵

53 Radi se o čl. 179.-207. te 253.-384. PZ.

54 Upisnici se sastoje od glavne knjige i zbirke isprava. Glavna knjiga se sastoji od uložaka. Svako se plovilo upisuje u poseban uložak. Uložak ima tri lista, i to list A, list B i list C. Izuzetak su glavne knjige upisnika javnih plovila koje nemaju list C. Članci 92.-94. ZPLUV pobliže uređuju koja se prava upisuju u pojedine listove uložka glavne knjige. Upisnici plovila su javni, vode se u obliku javne knjige ili elektroničkog zapisa koji sadrži bazu podataka za cijelo područje Republike Hrvatske (čl. 90. i 91. ZPLUV). Svatko ima pravo razgledavati i prepisivati glavnu knjigu upisnika, zbirku isprava, imenik vlasnika plovila i imenik plovila te dobiti potvrdu o stanju upisa te prijepis isprava, bez dokazivanja pravnog interesa. To je u skladu s odredbom čl. 2., st. 3. Konvencije o upisu. Tko se u pravnom prometu, postupajući savjesno, pouzda u podatke upisane u upisnik brodova, ne snosi pravne posljedice koje iz toga proisteknu (čl. 88. ZPLUV).

55 Zanimljivo da ZPLUV zadržava institut obveznog upisa plovila, koji je u pogledu pomorskih plovih objekata napušten stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, NN 146/08 (čl. 27. toga propisa kojim je izmijenjen članak 187 PZ). Odredba čl. 4., st. 3. Konvencije o upisu određuje da država ugovornica ima pravo zahtijevati od osoba koje imaju bar 50% vlasničkog udjela na plovilu, da upišu to plovilo u upisnik te države ako se radi o fizičkim osobama državljanima te države koje imaju uobičajeno boravište u toj državi, odnosno ako se radi o pravnim osobama koje imaju sjedište i glavno mjesto poslovanja u toj državi.

Upis plovila može biti i fakultativan. Tako u upisnik plovila, prema ZPLUV, može biti upisano plovilo čiji je vlasnik i brodar:

- a) fizička osoba državljanin zemlje članice Europske unije, koja ima prebivalište ili stalno boravište u zemlji članici Europske unije;
- b) pravna osoba osnovana prema propisima zemlje članice Europske unije koja ima sjedište u zemlji članici Europske unije, ili čiji su većinski vlasnici i članovi uprave državljanima zemlje članice Europske unije, koji imaju prebivalište, stalno boravište ili sjedište u zemlji članici Europske unije.⁵⁶

Zanimljivo je usporediti odredbe ZPLUV o fakultativnom upisu s odredbom čl. 3. Konvencije o upisu, koja sadržava određene zabrane državama ugovornicama (dakle i Republici Hrvatskoj) u pogledu mogućnosti upisa određenih plovila u njihove upisnike.

Tako država ugovornica ne smije dopustiti upis plovila u njezin upisnik ako nije ispunjena bar jedna od sljedećih pretpostavki:

- a) mjesto iz kojeg se uobičajeno upravlja iskorištavanjem plovila mora se nalaziti na području te države ugovornice;
- b) fizička osoba vlasnik plovila mora imati državljanstvo ili uobičajeno boravište na području te države ugovornice;
- c) pravna osoba koja je vlasnik broda mora imati sjedište ili glavno mjesto poslovne uprave na području te države ugovornice.⁵⁷

Konvencija o upisu, ponovimo, obvezuje Republiku Hrvatsku i po pravnoj snazi je iznad zakona, dakle iznad ZPLUV. Odredbe ZPLUV koje se odnose na fakultativan upis plovila koja imaju gore opisanu "vezu" s nekom od država Europske unije u suprotnosti su s Konvencijom o upisu. Njihovo uvrštavanje u ZPLUV predstavlja kršenje međunarodne obveze koju je Republika Hrvatska preuzela pristupajući Konvenciji o upisu. Stoga ju je potrebno izmijeniti. To je moguće učiniti sukladno propisima i praksi EU, bez prigovora da se time plovila čiji su vlasnici ili brodari osobe iz EU diskriminiraju u odnosu na plovila čiji vlasnici ili brodari imaju hrvatsku državnu pripadnost.⁵⁸ Kao dobar uzor u tom kontekstu

56 Taj fakultativni upis plovila u slučajevima navedenim pod a) i b) bit će moguć tek od prijema Republike Hrvatske u punopravno članstvo Europske unije, arg. iz čl. 257. ZPLUV. Plovilo u pogledu kojeg postoje navedene pretpostavke, kada se upiše u upisnik, stječe status Rajnskog plovila.

57 Čl. 3., st. 1. Konvencije o upisu izričito određuje da je, u pogledu plovila u suvlasništvu, za dopustivost upisa potrebno da fizičke ili pravne osobe koje inače udovoljavaju uvjetima navedenima pod b) i c) moraju imati bar polovicu suvlasničkog udjela na predmetnom plovilu.

58 Pitanje upisa valja razmatrati odvojeno od pitanja kabotaže (prijevoza robe i putnika unutar hrvatskih unutarnjih plovnih putova). ZPLUV dopušta kabotažu EU plovilima pod jednakim uvjetima kao i hrvatskim plovilima, što stupa na snagu danom stupanja Hrvatske u punopravno

valja uzeti odredbu čl. 27. Zakona o izmjenama i dopunama PZ, kojom je članak 187. PZ izmijenjen na način da je dopušten upis brodova čiji su vlasnici, odnosno brodari, osobe iz države članice EU. Međutim, pri tome PZ ipak traži određenu vezu tog broda sa Republikom Hrvatskom, na način da kompanija odnosno brodar takvog broda ima sjedište u Republici Hrvatskoj, ili barem da ima podružnicu u Republici Hrvatskoj. Kada bi odredba sličnoga sadržaja postojala u ZPLUV, moglo bi se ustvrditi da je na taj način poštovana Konvencija o upisu čije opisane odredbe imaju svrhu da onemogući upis plovila u upisnike države ugovornice koja s tim plovilom nema nikakvu bitnu, odnosno stvarnu vezu.

Fakultativan upis plovila prema ZPLUV dopušten je i u slučaju kada je njegov brodar fizička osoba koja je hrvatski državljanin s prebivalištem u Hrvatskoj, ili pravna osoba sa sjedištem u Republici Hrvatskoj, pod uvjetom da je vlasnik plovila (strane državne pripadnosti) dao suglasnost za takav upis.⁵⁹

ZPLUV ne dopušta upis plovila u hrvatski upisnik ako je ono već upisano u strani upisnik (čl. 84.). Ta je odredba usklađena s odredbom čl. 4., st. 1. Konvencije o upisu, koja također ne dopušta da plovilo bude upisano u jednoj državi ugovornici ako je ono upisano u drugoj državi ugovornici. Vlasnik takvog plovila ima pravo odlučiti u koji upisnik želi upisati svoje plovilo.⁶⁰

članstvo EU. Stoga upis plovila čiji je vlasnik ili brodar osoba iz EU u hrvatski upisnik plovila uopće nije nikakav uvjet da bi ta plovila mogla obavljati kabotažu u Hrvatskoj. Tijekom zakonodavne procedure donošenja ZPLUV, predlagatelj je ovakav tekst odredbe članka 81. (fakultativan, zapravo "liberalan" upis EU plovila u hrvatski upisnik) obrazložio usklađivanjem teksta ZPLUV s Uredbom Vijeća (EEZ) 2919/85. Tom se Uredbom zahtijeva određena veza između vlasnika, odnosno brodarka konkretnog plovila i države koja plovilu izdaje upisni list. Međutim, u slučaju fakultativnog upisa kako je uređen u ZPLUV, nije potrebna nikakva stvarna veza između Republike Hrvatske kao države upisa (koja plovilu izdaje upisni list) i vlasnika, odnosno brodarka toga plovila.

59 Plovila neupisana u odgovarajući upisnik ne mogu boraviti na unutarnjim vodama i morala su se ukloniti s unutarnjih voda u roku od jedne godine od dana stupanja na snagu ZPLUV (čl. 13., st. 3. u vezi s čl. 254. ZPLUV). S obzirom da upisom plovila u hrvatski upisnik plovilo stječe hrvatsku državnu pripadnost, Republika Hrvatska nad takvim plovilima ima pravo i dužnost obavljati nadzor nad upravnim, gospodarskim i tehničkim poslovima. Plovila hrvatske državne pripadnosti mogu ploviti na međunarodnim, međudržavnim i državnim plovnim putovima. Strana plovila mogu ploviti bezuvjetno na međunarodnim i međudržavnim plovnim putovima, a na državnim uz uvjet ishoda odobrenja od nadležne lučke kapetanije. Izuzetak su EU-plovila (plovila koja imaju državnu pripadnost zemlje članice EU i namjenu prema propisu te države) koja mogu ploviti bezuvjetno na svim plovnim putovima u RH, jednako kao hrvatska plovila (čl. 11. u svezi sa čl. 105. ZPLUV).

60 Načelo Konvencije o upisu, sadržano u čl. 8. je da se upis broda obavlja na temelju prijedloga vlasnika plovila. Taj prijedlog mora sadržavati izjavu da plovilo nije upisano u nekom drugom upisniku, (ako ipak jest upisano, vlasnik mora naznačiti o kojem se upisniku radi) te podatak o tome u kojem je upisniku, eventualno, plovilo bilo ranije upisano. Konvencija o upisu također upis plovila temelji na načelu "svaki brod - poseban broj (uložak)", dakle na sustavu realnih folija, kakav postoji i prema ZPLUV.

Fakultativan upis plovila u gradnji dopušten je u slučaju kada se radi o plovilu koje se gradi u hrvatskom brodogradilištu.

U pogledu brisanja plovila iz hrvatskog upisnika, ono je u ZPLUV uređeno čl. 85. i 86. Tako se plovilo briše iz upisnika plovila:

- a) ako je propalo ili se pretpostavlja da je propalo⁶¹;
- b) ako ne udovoljava uvjetima za upis;
- c) ako se trajno povuče iz plovidbe i ukloni s unutarnjih voda;
- d) ako se upiše u drugi upisnik plovila;
- e) ako to iznimno rješenjem dopusti nadležno Ministarstvo.

Prema Konvenciji o upisu, brisanje plovila dopušteno je samo ako se tome ne protive treće osobe u čiju korist je izvršen kakav upis u pogledu predmetnog plovila. Inače, propisivanje razloga za obvezno odnosno dobrovoljno brisanje broda ostavljeno je pravu država ugovornica.⁶²

Upis u upisnik provodi se na temelju rješenja nadležne lučke kapetanije (čl. 95. ZPLUV). Upis sadrži tekst rješenja o upisu.

Knjižna prava (prava koja se mogu upisati u upisnik) su:

- a) stvarna prava;
- b) zakup plovila;
- c) brodarski ugovor na vrijeme za cijelo plovilo;
- d) pravo prvokupa.

Upisi predviđeni ZPLUV-om jesu:

- a) prvi upis u upisnik plovila;
- b) upis u list A;
- c) uknjižba;
- d) predbilježba;

61 Pretpostavlja se da je plovilo propalo ako su od primitka posljednje vijesti o plovilu protekla tri mjeseca, u kojem slučaju se pretpostavlja da je plovilo propalo onoga dana kada su primljene posljednje vijesti o njemu. Vlasnik plovila dužan je u roku od 15 dana od dana nastanka okolnosti koje opravdavaju brisanje plovila, podnijeti zahtjev za brisanje, pod prijetnjom prekršajne sankcije (čl. 85., st. 4. u vezi s čl. 229. ZPLUV).

62 ZPLUV propisuje da je za brisanje plovila potreban pristanak hipotekarnih vjerovnika, osim u slučaju kada se plovilo briše zbog toga što je plovilo propalo ili se pretpostavlja da je propalo. U tom slučaju, brisanje bez suglasnosti je dopušteno jer se njime ničim ne ugrožava status hipotekarnog vjerovnika - njegova hipoteka je ionako prestala budući da je prestala postojati stvar na kojoj je hipoteka bila zasnovana. Pristanak hipotekarnog vjerovnika za brisanje može biti zamijenjeno položenim osiguranjem u visini hipotekom osigurane tražbine.

- e) zabilježba;
- f) prijenos upisa plovila;
- g) brisanje plovila;
- h) ponovni upis plovila.⁶³

Kako su odredbe o postupku upisa u ZPLUV prilično malobrojne, sadržane u svega 8 članaka, nužna je podredna primjena odgovarajućih odredaba PZ.⁶⁴ Ipak, prije svega valja uzeti u obzir poštivanje odredaba Konvencije o upisu koja sadrži određeni broj pravila postupovnog karaktera.

Tako Konvencija o upisu određuje minimalne podatke koji se moraju unijeti u upisnik prilikom upisa broda (obavezan sadržaj upisa, čl. 8., st. 3). To su:

- a) ime i ostali elementi individualizacije broda;
- b) vrsta broda, materijal od kojeg je napravljena oplata, godina i mjestu gradnje te tip i snaga motora;
- c) nosivost (u metričkim tonama) ili istisnina (u kubnim metrima), sukladno svjedodžbi o tonaži, ili, ako se takva svjedodžba ne zahtjeva, kako je utvrđeno iz podataka do kojih se dođe primjenom metode za izračun tonaže u državi u kojoj je zatražen upis;
- d) ime, i adresa ili prebivalište vlasnika i, u slučaju suvlasništva, iznos suvlasničkog dijela svakog suvlasnika.

Države ugovarateljice imaju obvezu u pogledu svakog plovila upisanog u njezin upisnik, izdati svjedodžbu koja sadržava gore navedene podatke.⁶⁵ Konvencija o upisu ne sadrži obrazac takve svjedodžbe ali određuje da u svjedodžbi mora biti naznačeno ime države ugovarateljice kao i naziv tijela u toj državi koje je svjedodžbu izdalo. Ako je izdan duplikat svjedodžbe, tada on može zamijeniti izvornik s time da na njemu mora biti naznačeno da se radi o duplikatu. Istodobno, postojanje duplikata mora se naznačiti na izvorniku svjedodžbe.⁶⁶

63 Članci 98. i 99. ZPLUV.

64 Ovome dodajmo da u roku od dvije godine od stupanja na snagu ZPLUV, ministar u nadležnom Ministarstvu mora donijeti propis o načinu vođenja upisnika plovila, upisnika plovila u gradnji, vođenje postupka EOP upisa, podatke koji se unose u listove A, B i C glavne knjige upisnika, zbirka isprava, pomoćnim knjigama koje se vode uz upisnike i obrascima tih isprava i knjiga te nadležnosti lučkih kapetanija za upis, čl. 245., st. 3. u vezi sa čl. 102. ZPLUV. Do stupanja na snagu tih budućih propisa, ostaju na snazi odredbe Pravilnika o upisu brodova unutarnje plovidbe, Narodne novine br. 56/00, ako nisu u suprotnosti s odredbama ZPLUV.

65 U Republici Hrvatskoj se, sukladno čl. 29.-37. ZPLUV, propisuje izdavanje upisnog lista i privremenog upisnog lista. Iznimno, u pogledu čamaca izdaje se dozvola za plovidbu čamca. Postupak izdavanja i obrasci ovih isprava pobliže su uređeni u Pravilniku o ispravama i knjigama plovila unutarnje plovidbe, Narodne novine 150/08.

66 Čl. 12. Konvencije o upisu.

Svaka država može svojim nacionalnim pravom propisati da je potrebno u upisnik unijeti i neke druge podatke. Sve eventualne naknadne izmjene upisanih podataka provode se na temelju prijave odnosno prijedloga vlasnika plovila, uz prilaganje dokumenata na kojima se temelji prijedlog, odnosno prijava.⁶⁷

Konvencija o upisu u čl. 11. posebno uređuje postupak prijenosa upisa plovila iz upisnika jedne države ugovornice u upisnik druge države ugovornice. Taj se prijenos upisa provodi na sljedeći način:

1. Tijelo koje vodi upisnik u državi u kojoj vlasnik podnosi prijedlog za novi upis provest će takav upis, uključujući i sve upise u korist trećih osoba, ali uz naznaku da svi ti upisi počinju proizvoditi učinak tek nakon što bude provedeno brisanje plovila iz ranijeg upisnika;
2. Tijelo koje vodi upisnik u državi u kojoj je plovilo ranije upisano provodi brisanje upisa nakon dostavljanja izvotka iz upisnika države novog upisa te izdaje svjedodžbu o brisanju u kojoj naznačuje datum brisanja;⁶⁸
3. Nakon dostavljanja svjedodžbe o brisanju, tijelo koje vodi upisnik u državi novog upisa provest će brisanje ranije napomene da novi upis proizvodi učinak nakon brisanja plovila iz ranijeg upisnika. Pored toga, to će tijelo naznačiti datum brisanja ranijeg upisa te izdati svjedodžbu o upisu.

⁶⁷ Države stranke mogu, na temelju čl. 9., st. 2. Konvencije o upisu, svojim nacionalnim pravom propisati da u slučaju promjene prava vlasništva na brodu, prijedlog za upis promjene prava vlasništva može podnijeti osoba koja to pravo stječe. Vlasnik broda ima obavezu podnošenja prijave upisa gubitka, uništenja ili trajne nepopravljivosti plovila uz prilaganje dokumenata koji dokazuju te okolnosti (čl. 9., st. 3. Konvencije o upisu).

⁶⁸ Tijelo koje vodi upisnik u kojoj je plovilo ranije upisano neće provesti brisanje plovila ako se tome protive treće osobe u čiju korist je upisano kakvo pravo u upisnik. Ako je prijenos upisa suprotan zahtjevu javne sigurnosti u državi ranijeg upisa, brisanje plovila može se odbiti samo ako se radi o plovilu koje, na temelju čl. 4., st. 3. Konvencije o upisu, mora biti upisano u nekom od upisnika upravo te države ugovornice (obvezan upis predviđen nacionalnim pravom države ranijeg upisa).

IX. ZAKLJUČAK

Tezu da je stvarnopravno uređenje plovila na unutarnjim vodama “gotovo isto” uređenju koje se primjenjuje na pomorske brodove svakako valja relativizirati. Propisana podredna primjena PZ u pogledu pitanja koja nisu riješena ZPLUV-om podložna je još jednome uvjetu - poštivanju i primjeni Konvencije o upisu i njezinih dvaju protokola. Obvezivanjem Republike Hrvatske Konvencijom u upisu uspostavljena je situacija u kojoj za našu zemlju u pogledu predmetne materije postoji međunarodni ugovor koji se mora poštovati i čije su odredbe po pravnoj snazi iznad ZPLUV i PZ. Pri tome valja imati na umu da se odredbe Konvencije o upisu primjenjuju na plovila upisana u neki hrvatski upisnik plovila jednako kao i na plovila upisana u upisnike drugih država ugovornica. U ovom radu prikazano je da su određena specifična pitanja, osobito privilegiji i uvjeti za upis plovila, različito riješeni u PZ u odnosu na Konvenciju o upisu. Navedeno dobrim dijelom vrijedi i u pogledu ovršne prodaje plovila, odnosno privremenog zaustavljanja.

Ukazano je i na neke odredbe ZPLUV koje su u suprotnosti sa obvezama propisanim Konvencijom o upisu (npr. uvjeti za upis plovila s “EU elementom” u hrvatski upisnik). Takva bi nesuglasja valjalo prvom prilikom ispraviti. Iz rezultata analize koja je bila predmet ovoga rada jasno se potvrđuje visok stupanj stvarne i pravne specifičnosti (i) stvarnopravnog uređenja plovila unutarnje plovidbe.

Moglo bi se reći da se i u pogledu stvarnopravnog uređenja propisi koji se primjenjuju na plovila na unutarnjim vodama sve više “osamostaljuju” u odnosu na propise koji se primjenjuju na pomorske brodove, te da je područje podredne primjene “pomorskih” propisa sve uže. Sličan trend postoji i u pogledu sigurnosno-upravnog uređenja ovih pitanja, prijevoza robe (Budimpeštanska CMNI konvencija), uređenja pravnog statusa luka, i sl. U ovom radu ukazano je da je za rješavanje određenih stvarnopravnih pitanja vezanih uz plovila potrebno “simultano” primjenjivati čak tri propisa - Konvenciju o upisu, ZPLUV i PZ. To sigurno nije najsretnije pravno rješenje.

Osim toga, svjedoci smo stanovitog “sintetiziranja” propisa unutarnje plovidbe na način da se raniji “partikularni” propisi mijenjaju i “ujedinjuju” u novi (primjer ZPLUV).

Logičnim se čini krenuti korak dalje i stvoriti neku vrstu Zakonika o unutarnjoj plovidbi koji bi bio kodeks unutarnje plovidbe, slično ulozi koju ima PZ u odnosu na pomorsku plovidbu. U takvom budućem kodeksu unutarnje plovidbe značajan broj odredaba morat će se odnositi na pitanje stvarnih prava na plovilima. Pisac ovih redova svakako se zalaže za takav zakonodavni pristup.

Summary:

INLAND NAVIGATION VESSELS IN THE LIGHT OF PROPERTY LAW

The author analyses rules of law regulating proprietary rights in inland navigation vessels. Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels, together with two respective Protocols, is especially elaborated. Sources of Croatian internal law (Act on Inland Navigation and Ports, Maritime Code) are also studied. He concludes that Croatian internal law is not completely harmonised with abovementioned Convention. Problem of simultaneously application of different legal sources is pointed out. Some proposals for overcoming such problems are also made.

Key words: *proprietary rights (rights in rem) in inland navigation vessels, Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels, register of vessels, arrest of a vessel, forced sale of a vessel.*