

Josip Brstilo, dipl. iur.
Općinsko državno odvjetništvo
Trg bana Jelačića 6
Zagreb

POMORSKI PRIVILEGIJI

SAŽETAK

U ovom radu iznose se osnovna teorijska promišljanja o pomorsko-pravnom institutu pomorskih privilegija kao i njihova osnovna obilježja.

Ukratko je izvršen poredbeni prikaz pravnih rješenja u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima, s posebnim osvrtom na pravno-povijesni razvoj.

Izvršena je i analiza pravnih rješenja vezanih uz pomorski privilegij u Pomorskom zakoniku s naglaskom na nužno potrebno usklađenje s najnovijim crtama razvoja. Na kraju rada skicirane su tri međunarodne konvencije o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama.

1. NAZIV I PRAVNI PROGRAM

Pomorski privilegiji karakterističan su pravni institut kojeg nije jednostavno definirati zbog postojanja opasnosti da iznesena definicija ostane nepotpuna.

Stoga se u pravnoj teoriji, kada se govori o pomorskim privilegijama, izbjegava davati opća definicija.

Prisutnije su analize i metode utvrđivanja osnovnih obilježja toga pravnoga instituta i njegova odnosa prema sličnim pravnim institutima.

Pojednostavljeno možemo reći da su pomorski privilegiji tražbine koje su zbog svoje važnosti posebno izdvojene i imaju, kao takve, prvenstveno pravo namirenja pred svim drugim tražbinama, pa i hipotekarnim.¹

Poneki autori označavaju ih i kao sredstvo osiguranja kratkoročnih kredita.²

¹ Jakaša, B., Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1979, str. 106; Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split, 1995, str. 53.

I pravna priroda sporna je kod pomorskih privilegija. Tako, u pravnoj teoriji susrećemo sasvim suprotna gledišta.

U francuskoj pravnoj teoriji nalazimo pravce koji privilegijima odriču svojstva stvarnih prava, a posebice su snažno suprotstavljena gledišta o privilegijima kao zakonskom založnom pravu. Talijanska i njemačka pravna teorija privilegije označavaju kao zakonsko založno pravo.³

Postoje i teorijski pravci koji privilegijima pripisuju obilježja prvenstvenog prava namirenja.

Ističe se i da su pomorski privilegiji zakonska založna prava sui generis.⁴

Kako bilo, bez obzira na izvjesnu točnost svih navedenih teorija, pomorski privilegiji i dalje ostaju pravni institut imanentan pomorskom pravu sa svim svojim posebnim obilježjima.⁵

Značenje toga pomorskog instituta ukazuje nam i već gotovo stoljetni rad na ujednačavanju pravnih rješenja iskazan u dosad donesene već tri međunarodne višestrane konvencije o pomorskim privilegijima.⁶

2. OSNOVNA OBILJEŽJA POMORSKIH PRIVILEGIJA⁷

Kao osnovna obilježja pomorskih privilegija, uzimajući u obzir kako većinu nacionalnih zakonodavstava, tako i rješenja koja se nalaze u međunarodnim konvencijama možemo izdvojiti:

- a) predstavljaju određeni stvarnopravni teret,
- b) imaju prednost u namirenju pred svim drugim tražbinama, tako i hipotekarnim,
- c) određeni su zakonskim odredbama,
- d) posjeduju izrazito pomorskopravni karakter,
- e) tajnost (nevidljivost) - proizlazi iz nepotrebnosti bilo kakvog evidentiranja, za razliku od upisa hipoteka u upisnike brodova koji je obavezan,
- f) zakonom ograničeno trajanje - nakon prestanka tražbina može i dalje postojati, međutim više neće imati obilježja privilegirane.

² Vidi: Čorić, D.: Što donosi Pomorski zakonik u odnosu na sustav stvarnopravnih jamstava na brodu, *Uporedno pomorsko pravo*, 137-140/1993, str. 51-61.

³ Pallua, E., *Privilegiji na brodu*, Zbornik za pomorsko pravo, 4/1957, str. 65-136; *Hipoteka i privilegiji de lege ferenda*, ZPF u Zagrebu, 2-3/1973., str. 207-305.; *Pomorsko uporedno pravo*, Rijeka, 1975.

⁴ Stanković, G.: *Pomorski privilegiji, hipoteke te pravci razvitka na međunarodnom polju*, doktorska disertacija, Split-Rijeka, 1996.

⁵ Gotovac, V.: *Stvarna prava na brodu*, *Pravnik*, 3-4/1997, str. 173-181.

⁶ Grabovac, I.: *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split, 1986.

⁷ Stanković, G.: op.cit. u bilj. br. 4; Grabovac, I.; Stanković, G.: *Osiguranje tražbine prema novom Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske*, u *Zaštita vjerovnika*, Zagreb, 1995., str. 61-71.

3. POREDBENI PRIKAZ

3.1. *Anglo-američki pravni krug*

3.1.1. *Skica pravnih teorija*⁸

A) Teorija sukoba

Teorija polazi od gledišta da je nastanak privilegija izravna posljedica povijesnog sukoba nadležnosti britanskog Admiralskog suda i sudova common lawa. Tijekom sukoba sužavana je nadležnost Admiralskog suda. Admiralski sud uspio je sačuvati nadležnost u postupku zapljene imovine u svezi s kojom je i nastala tražbina. Pod utjecajem rimskoga prava navedeni postupak se dalje razvijao u pravcu pomorskih privilegija.

B) Parbena (procesna) teorija

U osnovi polazi od istih ishodišta kao i ranije navedena teorija sukoba.

Postupak pred Admiralskim sudom u početku je pokretan uhićenjem dužnika ili zapljenom bilo kojeg dijela njegove imovine. Postavši s vremenom sve neprimjerenije, to procesno sredstvo ustupa mjesto procesnom sredstvu kojega je obilježje zapljena dijela dužnikove imovine koja je u neposrednoj vezi s nastankom predmetne tražbine.

Razvijajući se dalje, pod izravnim utjecajem instituta rimske hipotecae, postupak se počinje nazivati "in rem", poprimajući sve više obilježja pomorskih privilegija.

C) Povijesna teorija (teorija osobnosti)

Teorija se temelji na srednjovjekovnom shvaćanju da sam brod ima osobnost, te ga se smatralo pravnim subjektom koji je ugovorno sposoban. Prema toj teoriji ugovorni privilegiji imaju svoje izvorište u pravnom institutu ugovornog zaloga rimskog prava dok deliktne privilegiji imaju izvorište u kaznenom institutu common lawa, prema kojemu je za svako djelo odgovarala stvar kojom je samo djelo počinjeno.

⁸ Pallua, E., op.cit. u bilj. br. 3; Stanković, G., op.cit. u bilj. br. 4.

3.1.2. Engleska

U engleskom pravu⁹ susrećemo pravni institut mortgage, odnosno u pomorskom pravu vezan za brodove registered mortgage, koji možemo dovesti u vezu s hipotekom kontinentalnog prava. Uz taj pravni institut nalazimo i drugi pravni institut pod nazivom lien. Upravo djelovanjem liena ograničeno je djelovanje registered mortgagea. Postoje: maritime lien, possessory lien i statutory lien, kao stvarna prava.

A) Maritime lien¹⁰

Maritime lien sadržajno odgovara privilegijama kontinentalnog prava. Sam naziv prisutan je u britanskom pravnom sustavu od sredine 19. stoljeća.¹¹

Navodi se da se ne radi o izvornom britanskom pravnom institutu, već da je maritime lien određena prilagodba instituta privilegija kontinentalnog prava anglo-američkom pravnom okruženju.

Prvenstveno pravo namirenja imaju privilegiji ex delicto ispred privilegija ex contractu, pa tako privilegiji iz sudara brodova imaju načelno prednost pred ostalima.¹²

U engleskom pravnom sustavu tražbine zaštićene maritime lienom (značajan je i kao pravni izvor SCA iz 1981.¹³) prema postojećem stanju su:

1. lien s osnove spašavanja,
2. lien za plaće zapovjednika i drugih članova posade,
3. lien s osnove šteta pričinjenih brodom,
4. lien s osnove troškova zapovjednika učinjene za račun broda.

Navedene tražbine obuhvaćene maritime lienom prestaju:

⁹ Potrebno je ukratko skicirati engleski pravni sustav. Common law se razvio djelovanjem sudova kao suprotnost lokalnom pravu, te ima svoj materijalni izvor u praksi kraljevskih sudova. Equity law rađa se djelovanjem Chancelor Courta koji rješava sporove primjenom rimskog prava. Statut law je nešto potpuno novo u engleskom pravnom sustavu, zakonsko pravo kao dodatak common law sustavu ublažavajući njegovu krutost. Danas se sve više neposredno prihvaćaju zakonski propisi što ih donosi parlament. Opširnije: Mandić, O., Sistem i interpretacija prava, Zagreb, 1971; Pallua, E., Apelacioni sudovi i promjene precedana u zemljama common lawa, u ZPF u Zagrebu, 1985.

¹⁰ Price, G., The Law of Maritime Liens, London, 1940; Thomas, D. R., Maritime Liens, London, 1980.

¹¹ Presudom u predmetu The Bold Buccleugh.

¹² O tom pravnom pitanju opširnije u: Lovričević, B., Pravila za izbjegavanje sudara na moru, Split, 1953; Kačić, H., Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, Zagreb, 1968; Pallua, E., Nove tendencije u međunarodnoj unifikaciji pomorskog prava, Novi Sad, 1976.

¹³ Supreme Court Act

1. protekom zakonskih rokova,
2. djelovanjem instituta laches,
3. ispunjenjem tražbine,
4. pružanjem jamstva,
5. sudskom prodajom broda,
6. prijelazom broda u vlasništvo osobe s imunitetom,
7. potpunim i trajnim gubitkom broda.

B) Possessory lien

Osnovan je u okviru common lawa, te postoji u korist brodopopravljača i spašavatelja broda (institut sličan retenciji kontinentalnog prava).

C) Statutory lien

Određeni su zakonom. Djeluju tek ako se tužbom ostvare.

3.1.3. Sjedinjene Američke Države

Premda je pravo SAD-a pod izravnim utjecajem engleskog prava¹⁴, i zajedno pripadaju anglo-američko pravnom krugu, te iako je po postanku mlađe, smatra se da je izraz maritime lien izvorno nastao putem djelovanja američkih sudova.¹⁵

U pravu SAD-a institut maritime lienom pod snažnim je utjecajem teorije personifikacije.

Tražbine obuhvaćene maritime lienom su:

1. lien s osnove plaća pomoraca,
2. lien s osnove spašavanja,
3. lien s osnove izvanugovorne štete,
4. lien s osnove zajedničke havarije,
5. povlašteni ship mortgage,
6. lien s osnove štete na teretu,
7. lien s osnove kršenja brodarskoga ugovora,

¹⁴ Razlike ipak postoje i to upravo u sljedećem: 1. SAD su federacija, te su se niz godina vodile rasprave o tomu je li postoji zajednički common law sustav na razini savezne države. 1938. odlukom Vrhovnog suda SAD-a zaključena je ta rasprava: "There is no federal general common law" u sporu Erie RR Co. protiv Tompkinsa. 2. Vrhovni sud SAD-a i ostalih saveznih država nisu vezani svojim prethodnim odlukama. Obveznost presedana (stare decisis) ima relativno značenje, ona nikada nije bila izričito određena već se temelji na tradiciji common law sustava. 3. Veća je važnost zakonodavstva kao izvora prava.

¹⁵ I to od presude suca Story-a u predmetu Westor.

Tražbine prestaju na sljedeći način:

1. široka primjena instituta laches¹⁶,
2. protek zakonskog zastarnog roka,
3. odricanje,
4. ispunjenje,
5. sudska prodaja broda,
6. polaganje jamstva,
7. potpuni gubitak broda,

3.2. *Kontinentalno-europski pravni krug*

3.2.1. *Francuska*

A) Code de commerce - opći prikaz

Francuski trgovački zakonik donesen je 28.8.1807. za vladavine Napoleona.

Sadržavao je značajne odredbe o pomorskom pravu, uključujući i pomorske privilegije. Utjecaj mu je izuzetan, kako na području trgovačkog prava tako i na području pomorskog prava, u nizu zemalja u kojima je bio uveden za vrijeme Napoleonove vladavine.¹⁷

Na izradu Code de Commerce utjecale su uredbe o kopnenoj trgovini iz 1673. te Ordonance de la marine iz 1681.¹⁸ (a ta je nastala pod utjecajem Oleronskih pravila - Roolles d Oleron¹⁹).

Code de Commerce bio je sastavljen od 4 dijela: prvi dio normirao je trgovinu općenito, drugi dio pomorsku trgovinu, treći dio stečaj i bankrot, te četvrti dio trgovačku sudbenost.

B) Privilegiji u Code de commerce

¹⁶ Institut svoje podrijetlo ima u equityu, a sastoji se u tomu da se vjerovniku uskraćuje mogućnost ostvarenja ako je on propustio, u razumnom roku, pokrenuti postupak ostvarenja., zbog čega se, kao posljedica, javlja gubitak dokaznih sredstava, ili ako zbog odlaganja proizlazi da tužitelj napušta svoje pravo.

¹⁷ Uveden je u Rajnske provincije, Luksemburg, Italiju, Nizozemsku, Poljsku, Belgiju, poslužio je kao uzor trgovačkim zakonima Grčke i Rumunjske, a preko španjolskog utjecaja i na trgovačke zakonike zemalja Južne Amerike.

¹⁸ Francuski zakonodavni akt pomorskog prava objavljen u kolovozu 1681. To je prototip modernih kodifikacija pomorskog prava jer je zahvatio čitavu materiju javnoga, privatnoga i procesnog prava.

¹⁹ Jedna od najvažnijih zbirki srednjovjekovnoga pomorskoga prava koja je vrijedila na obalama Francuske, Španjolske, Engleske i Škotske. Po riječi roolo koja se u Francuskoj davala sudskim aktima, postoje mišljenja da su to kratki izvodi sudskih rješenja o običajnom pomorskom

Code de commerce predviđao je 11 razreda privilegija sadržanih u čl. 191:

1. za sudske i druge troškove prouzročene prodajom broda i diobom dobivene cijene,
2. za peljarenje, tegljenje i ostale lučke pristojbe,
3. za troškove čuvanja broda,
4. za naknadu koja se duguje skladištu za čuvanje brodskog pribora,
5. za troškove održavanja broda i njegove opreme poslije posljednjeg putovanja i ulaska u luku,
6. za plaće zaposlenika i ostalih članova posade za posljednje putovanje,
7. za zajam koji je za vrijeme posljednjeg putovanja dan zapovjedniku broda za potrebe broda,
8. za tražbine korisnika prijevoza čiji je teret zapovjednik broda prodao za potrebe broda,
9. za tražbine prodavatelja broda, dobavljača i vlasnika, koji su radili na izgradnji broda, ako brod još nije putovao, kao i za tražbine popravljivača, opskrbljivača broda i radnika ako je brod već putovao,
10. za pomorski zajam,
11. za tražbine za premiju osiguranja broda i njegove opreme.

C) Razvoj pomorskih privilegija nakon Code de commerca

Godine 1935. Francuska je ratificirala Međunarodnu konvenciju o pomorskim privilegijama iz 1926., te tada dolazi do prvih promjena u institutu privilegija.

Daljne izmjene učinjene su 19.2.1949., kada je donesen zakon br. 49-226.

Pravosudnom reformom iz šezdesetih godina zahvaćen je ponovo i institut pomorskih privilegija i to zakonom br. 67-5 od 3.1.1967. i uredbom broj 67-967 od 27.10.1967.

Prema sada postojećem stanju tražbine obuhvaćene pomorskim privilegijama su:

1. sudski troškovi u svezi izlaganja broda prinudnoj prodaji i raspodjelom kupovine,
2. pristojbe klasifikacije, luka i druge javne pristojbe i naknade takve vrste: troškovi peljarenja, čuvanja i održavanja broda od ulaska u posljednju luku,
3. s osnove ugovora o radu članova posade i drugih osoba zaposlenih na brodu,
4. tražbine s osnove spašavanja i doprinosa u zajedničkoj havariji,
5. naknade štete iz sudara i drugih nezgoda u plovidbi, te štete koje su pričinjene uređajima luka i plovnihi puteva, naknade štete zbog tjelesnih ozljeda putnika ili posade, naknade štete zbog gubitka ili oštećenja tereta ili prtljage,
6. tražbine koje potječu iz ugovora ili djela zapovjednika koje je zaključio, odnosno preuzeo izvan matične luke temeljem svojih zakonskih ovlaštenja radi stvarne

potrebe očuvanja broda ili nastanka putovanja, bez obzira je li zapovjednik ujedno i vlasnik broda te bez obzira radi li se o njegovim osobnim tražbinama ili o tražbinama dobavljača, popravljača, zajmodavca ili drugih ugovornih vjerovnika.

Tražbine prestaju:

1. konfiskacijom broda u cilju provođenja carinskih, policijskih i sigurnosnih mjera,
2. sudskom prodajom broda,
3. privatnom prodajom broda.

3.2.2. *Hrvatska*

A) Povijesni osvrt²⁰

Duga je i značajna tradicija pomorstva i njegova pravnog reguliranja na hrvatskoj obali Jadrana.

Od svog dolaska na Jadran hrvatski narod je započeo pomorske pothvate i duboko se srodio sa svojim morem, bilo kao pomorski ratnici u prvim stoljećima nakon dolaska (neretljanski i omiški gusari) bilo kao vrsni pomorski trgovci (osobito istaknuto značenje ima Dubrovnik i Dubrovačka republika).²¹

Veliku su ulogu u pomorskom pravu odigrale kodifikacije u obliku statuta naših pomorskih gradova²², koje su u razvoju bile uz bok ostalim dijelovima Mediterana.

Može se reći da su ti statuti vrijedili u potpunosti sve do uvođenja francuskog trgovačkog zakonika Code de commercea na hrvatsku obalu Jadrana.

Upravo s Code de commerceom ušle su u naše pomorsko pravo i pomorske privilegije.

Code de commerce uveden je u našu državu Uredbom o Ilirskim pokrajinama 15.4.1811., stupivši na snagu 1.1.1812.

No, u dijelovima naše države koji su već ranije bili uključeni u Napoleonovo carstvo, nakon pada Mletačke republike (Dalmacija), Code de commerce vrijedio je već od 1808.

²⁰ O povijesti našeg pomorskog prava opširnije: Cvitanović, A., Naše srednjovjekovno pomorsko pravo, Split, 1979; Škarica, V., Osnova trgovačkog pomorskog zakona, Split, 1919; Brajković, V., Pomorsko pravo, Zagreb, 1949.

²¹ Važniji pravni izvori pomorskog prava Dubrovačke republike su: Liber Statutorum Civitatis Ragusii, Liber Reformationum, Liber Viridis i Liber Croceus.

²² Tako kao važnije statute navodimo: zadarski (1305), splitski (1240), kotorski (14 st.), pulski (14 st.), lastovski (16 st.) i dr.

Propašću Napoleonovog carstva, Austrija je odredila da će se na području Rijeke primjenjivati Politički edikt o plovidbi iz 1774.²³ Politički edikt o plovidbi vrijedio je samo za materiju upravnog pomorskog prava, upravo za onu materiju koju Code de commerce nije normirao, dok je za ostalu pravnu problematiku pomorskoga prava i dalje vrijedio Code de commerce i to II knjiga zakonika koja je sadržavala i odredbe o pomorskim privilegijama. I u ostalim dijelovima Hrvatske, u kojima se obavljala pomorska trgovina, vrijedilo je isto pravno stanje.

Spomenut ćemo da je pravni institut pomorskih privilegija bio obuhvaćen i s dva nacrtu zakona o privatnom pomorskom pravu za Hrvatsku koje je 1894. i 1909. izradio profesor Nagy.

Za vrijeme kraljevine Jugoslavije, 1937., izrađena je Osnova pomorskog trgovačkog zakona, a 1939. donesena je Uredba sa zakonskom snagom o stvarnim pravima na brodu i o pomorskim privilegijama koja se oslanjala na rješenja Međunarodne konvencije o privilegijama iz 1926.

U bivšoj socijalističkoj Jugoslaviji tek 1977/78. donesen je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, koji je za pomorske privilegije, također, preuzeo rješenja Međunarodne konvencije o pomorskim privilegijama iz 1926.²⁴

B) Hrvatski Pomorski zakonik iz 1994.

Nakon uspostave hrvatske države i raskida svih državnopravnih sveza s bivšom SFRJ, Hrvatska je u svoj pravni sustav preuzela Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

1994. Hrvatski državni sabor donosi Pomorski zakonik.

Do sada nije, osim nomotehničkih zahvata, došlo do promjena u samom sadržaju Zakonika, tako da za pomorske privilegije vrijedi, uz neke izuzetke, sve ono što je bilo normirano u bivšem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, a čija su se rješenja temeljila na Međunarodnoj konvenciji o privilegijama iz 1926. Držimo da upravo odredbe o pomorskim privilegijama zahtijevaju potrebu snažnijeg pravnog zadiranja u tekst Pomorskog zakonika.

C) Pomorski privilegiji u Pomorskom zakoniku

Pomorski privilegiji normirani su u glavi II. pod nazivom založna prava uz hipoteku i to čl. 250-266.

Privilegiji na brodu razvrstani su u pet razreda (čl.250 PZ):

1. osiguranja kako bi se sačuvalo brod ili kako bi se provela prodaja te troškovi čuvanja

²³ Politički edikt Marije Terezije, izvor upravnog prava u Austriji, tako i u Hrvatskoj. Temelji se na tipičnom austrijskom konceptu pomorske uprave, preveden na hrvatski tek 1892.

²⁴ Pallua, E., op. cit. u bilj. br. 3.

- i nadzora od ulaska broda u posljednju luku, lučke naknade i naknade za usluge službe sigurnosti plovidbe; troškovi peljarenja; tražbine s osnove za socijalno osiguranje; tražbine nadležnog tijela za naređeno i izvršeno vađenje ili uklanjanje podrtine,
2. tražbine s osnove plaća zapovjednika i ostalih članova posade broda,
 3. tražbine s osnove nagrade za spašavanje na moru te doprinosa broda u zajedničkoj havariji,
 4. tražbine s osnove naknade štete zbog sudara brodova ili drugih nezgoda plovidbe te naknade štete napravama luka, dokova i plovnih putova; tražbine s osnove naknade štete zbog tjelesnih ozljeda putnika i članova posade; tražbine s osnove naknade štete zbog gubitka ili oštećenja tereta i prtljage,
 5. tražbine iz ugovora ili poslova što ih je zapovjednik, izvan sjedišta broda na temelju svog zakonskog ovlaštenja sklopio, odnosno obavio za stvarne potrebe da se brod očuva ili da se nastavi putovanje, bez obzira na to je li zapovjednik istodobno i vlasnik ili suvlasnik broda.

Već smo naveli kako su odredbe o pomorskim privilegijima u našem Pomorskom zakoniku oslonjene na rješenja Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, Bruxelles 1926.

Prema Međunarodnoj konvenciji o privilegijima iz 1967. ne postoje tražbine koje spadaju u peti naplatni razred po našem Zakoniku. Također, nema tražbina četvrtog naplatnog razreda s osnove naknade štete zbog gubitka ili oštećenja tereta i prtljage.

Kada se govori o naknadi s osnove tjelesnih ozljeda, došlo je do proširenja na način da se u Konvenciji iz 1967. privilegiji odnose i na tražbine prema vlasniku za smrt ili tjelesnu ozljedu koje su se dogodile na kopnu ili na vodi u izravnoj vezi s iskorištavanjem broda.

Posljednja u nizu Konvencija koje normiraju pomorske privilegije donijeta je 1993., te u osnovi slijedi rješenja Konvencije iz 1967. Niti ta najnovija Konvencija, kao ni ona ranija iz 1967., nije utjecala na odredbe našeg Zakonika koje se odnose na pravni institut pomorskih privilegija

ca) Prostiranje privilegija

1. Pripadak broda

Prema općoj definiciji u građanskom pravu pripadak je sporedna stvar koja je određena da trajno služi gospodarskim svrhama neke glavne stvari, a da pritom ne

²⁵ Vedriš, M., Klarić, P.: Građansko pravo, Zagreb, 2000., str. 81.

²⁶ Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (Narodne novine 91/96., stupio na snagu 1. siječnja 1997.)

postaje njezin sastavni dio.²⁵

Prema Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima²⁶, pripadak (pertenencija ili pobočna stvar) je pokretna stvar koju je njezin vlasnik trajno namijenio da kao sporedna stvar trajno služi svrsi glavne, a stoji u takvom prostornom odnosu prema glavnoj stvari koji odgovara toj namjeni (ZV čl. 7, st. 1.).

Prema Pomorskom zakoniku pomorski privilegiji prostiru se i na pripadak broda (čl. 251. PZ)

2. Civilni plodovi

Prema definiciji građanskoga prava civilni su plodovi (*fructus civiles*) svi prinosi (prihodi) koje ne daje sama stvar, već koji se dobivaju od stvari posredstvom nekog pravnog odnosa.²⁷

Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima u čl. 8 t. 4. navodi: "Plodovi su i prinosi koje stvar ili pravo daje posredstvom nekog pravnog odnosa, kao što su to najamnine, zakupnine i kamate."

Čl. 252. Pomorskog zakonika navodi da se pomorski privilegiji prostiru i na vozarinu, odnosno prevozninu i tegljarinu, onoga putovanja tijekom kojega je nastala privilegirana tražbina. Radi se o prostiranju privilegija i na civilne plodove.

Odredba Zakonika u skladu je s čl. 2. Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1926., a u kojem se navodi da se privilegiji, osim na brod, odnose i na vozarinu onog putovanja u tijeku kojega je nastala privilegirana tražbina.

Konvencije iz 1967. i 1993. ne predviđaju prostiranje privilegija na civilne plodove.

Bitno je naglasiti da Pomorski zakonik ne normira uzgrednosti civilnoga ploda, premda su uzgrednosti civilnoga ploda bile normirane u čl. 2 Konvencije iz 1926. kao i u bivšem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi

Prema odredbama čl. 256. st. 1. PZ, vozarinom, odnosno prevozninom smatra se ona vozarina, odnosno prevoznina koju naručitelj prijevoza, odnosno putnik duguje brodaru.

Privilegij na vozarinu, odnosno prevozninu i tegljarinu može se ostvarivati sve dok se vozarina, odnosno prevoznina i tegljarina duguju, ili dok se njihov iznos još nalazi kod osobe koja ih drži u ime i za račun dužnika (čl. 259. st. 1. PZ).

cb) Problem uzgrednosti broda

Uzgrednost broda definira se kao novčani ekvivalent za oštećenje, odnosno propast broda²⁸.

Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privile-

²⁷ Vedriš, M., Klarić, P., op. cit u bilj. br. 24, str. 84.

²⁸ Jakaša, B., op. cit u bilj. br. 1, str. 102, 110.

gijima i hipotekama iz 1926. navodi u čl. 2. da se pomorski privilegiji prostiru i na uzgrednosti broda i vozarinu. Prema čl. 4. toč. 3. iste Konvencije, uzgrednostima broda se imaju smatrati i nagrade koje se duguju vlasniku za pruženu pomoć ili izvršeno spašavanje do svršetka putovanja po odbitku iznosa koji od tih nagrada pripada zapovjedniku i drugim osobama u službi broda.

Čl. 224. bivšeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, također je uzgrednošću broda smatrao navedene nagrade, slijedeći rješenja Konvencije iz 1926.

U Pomorskom zakoniku ne spominju se više uzgrednosti civilnog ploda (vozarine), međutim, uzgrednosti broda se i dalje spominju, te se i na njih protežu pomorski privilegiji.

Naime, Pomorski zakonik u čl. 252. navodi da se pomorski privilegiji prostiru i na tražbine koje se duguju s osnove nagrade za obavljeno spašavanje.

Držimo da se ovdje i nadalje normira prostiranje pomorskih privilegija na uzgrednosti broda, kao što je to bilo normirano u Konvenciji iz 1926. kao i u bivšem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

cd) Tražbine na koje se ne odnose pomorski privilegiji

Pomorski privilegiji se ne odnose na tražbine s osnove nuklearne štete (čl. 253. PZ).

Privilegiji na brodu se ne odnose ni na tražbine koje se vlasniku broda duguju s osnove ugovora o osiguranju (čl. 255 PZ).

Također, čl. 265. PZ uređuje da se odredbe o pomorskim privilegijima ne odnose na javne brodove, što se odnosi, kako na domaće javne brodove, tako i na strane u skladu s međunarodnim pravilima o imunitetu stranih javnih brodova.

Što se tiče brodova u gradnji, brodica i jahta, odredbe Zakonika o pomorskim privilegijima primjenjuju se samo ako se oni nalaze u plutajućem stanju (čl. 266. PZ).

ce) Red prvenstva privilegiranih tražbina (namirenje)

Tražbine osigurane privilegijem na brodu posljednjeg putovanja imaju prednost pred tražbinama prijašnjeg putovanja i tako redom unatrag (čl. 258. st. 1. PZ).

Vidimo da se tražbine ne namiruju po načelu građanskoga prava: po principu redoslijeda nastanka tražbina, tako da starije tražbine imaju prednost u namirenju pred novijima (prior tempore potior iure), već prema zakonski utvrđenom redoslijedu.

Takav je sustav prvenstva suprotan i sustavu hipoteka, gdje ranija tražbina (prije upisana) ima, također, prednost u namirenju pred kasnijom (poslije upisanom).

Zakon predviđa izuzetak od navedenog pravila kada se radi o tražbinama drugog prvenstvenog reda (tražbine s osnove plaća zapovjednika i ostalih članova posade broda), te one imaju isti red prvenstva s tražbinama iz posljednjeg putovanja, ako su tražbine nastale iz istog zaposlenja koji se odnosi na više putovanja (čl. 258. st.

2. PZ).

Tražbine osigurane privilegijem na brodu što se odnose na isto putovanje (uz izuzetak drugog prvenstvenog reda), namiruju se po razredima po zakonskom prvenstvenom redu namirenja, a unutar reda, u slučaju da raspoloživi iznosi nisu dostatni za njihovo namirenje, namiruju se razmjerno. Pri tražbinama 3. i 5. prvenstvenog reda (radi se o tražbinama s osnove nagrade za spašavanje na moru te doprinosu broda u zajedničku havariju, te o tražbinama iz ugovora ili poslova što ih je zapovjednik, izvan sjedišta broдача, na temelju svog zakonskog ovlaštenja, sklopio, odnosno obavio za stvarne potrebe da se brod očuva ili da se nastavi putovanje, bez obzira na to je li zapovjednik istodobno i vlasnik ili suvlasnik broда), kasnije nastala tražbina, unutar svakog reda, ima prednost pred prijašnjom iz razloga da je novija tražbina pridonijela očuvanju broда (čl. 257. PZ.)

cf) Prestanak privilegija

Prestankom privilegija na brodu ne prestaje i tražbina (i mogućnost namirenja drugim pravnim sredstvom) koja je bila osigurana privilegijem, ali gubi obilježje povlaštene (čl. 263. st. 1.PZ).

Prema čl. 260. PZ. privilegiji na brodu prestaju:

1. utrućem tražbina,
2. protekom jedne godine, a tražbina iz petog naplatnog razreda protekom šest mjeseci.

Radi se o prekluzivnim rokovima, te su čl. 261. PZ određeni počeci računanja rokova (u skladu je s određenjem rokova u Konvenciji iz 1926.).

Vremenski je trajanje povlastica strogo ograničeno jer smetaju dugoročnom kreditiranju broда.

Međutim, suprotno prirodi prekluzivnih rokova²⁹, da bi navedeni rokovi prestali teći, potrebno je da se, osim podizanja tužbe za ostvarivanje tražbine osigurane pomorskim privilegijem, provede zaustavljanje broда ili se zabilježba podnesene tužbe upiše u upisnik brodova u kojeg je brod upisan (čl. 261. st. 2. PZ.).

Kad presuda na temelju podnesene tužbe koja je bila predmetom zabilježbe postane ovršna, privilegiji na brodu prestaju u roku od 60 dana od dana ovršnosti presude, ako vjerovnik u tom roku ne zatraži prodaju broда ili ako sud, na njegov zahtjev, ne provede zaustavljanje broда. Vjerovnik ima pravo u tom roku tražiti od suda da se njegov privilegij na brodu upiše u upisnik brodova s prvenstvenim redom prema trenutku kada je zabilježba tužbe za ostvarivanje privilegija na brodu upisana u upisnik brodova (čl.261. st. 3. PZ).

3. prodajom broда u ovršnom ili stečajnom postupku,
4. osnivanjem fonda ograničene odgovornosti za tražbine osigurane privilegijem

²⁹ O prirodi i značenju prekluzivnih rokova opširnije: Vizner, B., Komentar zakona o obveznim odnosima, Zagreb, 1978., knj. 2., str. 1311

na brodu koje su podvrgnute ograničenju odgovornosti. Radi se o tražbinama 4. platnog razreda,

5. pomorski privilegiji prestaju proglašenjem broda pomorskim plijenom, odnosno ratnim plijenom na moru³⁰, ako brod bude oslobođen, pomorski privilegiji koji prestaju u roku jedne godine, odnosno šest mjeseci, neće prestati, odnosno bit će ponovo uspostavljeni.

Ustupanjem tražbine osigurane privilegijem na brodu neće prestati i privilegij, on se prenosi zajedno s tražbinom (čl.263. st. 2. PZ.).

4. PRIVILEGIJI II. RAZREDA (ILI POSTHIPOTEKARNI)

Privilegiji o kojima smo do sada govorili, analizirajući odredbe iz našeg Pomorskog zakonika, a koje u cijelosti slijede odredbe konvencije iz 1926., imaju prvenstveno pravo namirenja prije svih tražbina (tako i hipotekarnih).

Konvencija iz 1926., osim tih privilegija, normira u čl. 3. st. 2. i privilegije drugog razreda: “Nacionalni zakoni mogu priznati privilegij drugim tražbinama osim onih koji su predviđeni u čl. 1., ali bez izmjene reda prvenstva pridržanih tražbina koje su osigurane hipotekama, mortgageima, zalozima i privilegijima koji imaju pred njima prednost.”

Konvencija iz 1967. u čl. 6. toč. 1. normira privilegije drugog razreda na način da određuje:” Svaka država ugovornica može priznati privilegije ili prava retencije i za osiguranje drugih tražbina osim onih spomenutih u čl. 4. Takvi će se privilegiji svrstati iza svih pomorskih privilegija nabrojanih u čl. 4. i iza svih hipoteka i upisanih mortgagea koji odgovaraju zahtjevima iz čl. 1.; takva prava retencije neće moći spriječiti ni stavljanje zahtjeva za prisilno izvršenje pomorskih privilegija nabrojanih u čl. 4. ili hipoteka i upisanih mortgagea koji odgovaraju zahtjevima iz čl. 1. niti predaju broda onome koji će ga steći na osnovi takvog postupka prisilne ovrhe.”

I. Konvencija iz 1993. u čl. 6. ostavlja mogućnost uvođenja posthipotekarnih privilegija: “ Svaka država ugovarateljica može prema nacionalnom pravu priznati i druge pomorske privilegije na brodu pored onih nabrojanih u čl. 4. za osiguranje tražbina prema vlasniku, zakupcu, poslovođi ili brodaru broda, pod uvjetom da će ti privilegiji:

- a) biti podvrgnuti odredbama čl. 8., 10. i 12.

³⁰ O pomorskom i ratnom plijenu kao pojmu pomorskog ratnog prava opširnije: Bačić, V., Uvod u međunarodno pomorsko javno i ratno pravo, Beograd, 1932.; Andrassy, J., Međunarodno privatno pravo, Zagreb, 1987.

b) utrnuti

(i) istekom roka od 6 mjeseci od vremena nastanka osigurane tražbine, osim ako prije isteka tog roka brod bude zaustavljen ili zaplijenjen, a to zaustavljanje ili zapljena dovedu do prisilne prodaje broda: ili

(ii) istekom roka od 60 dana od dana prodaje broda kupcu koji je u dobroj vjeri, a taj rok počinje teći od dana kada je prodaja broda upisana u skladu s pravom države u kojoj je brod upisan nakon prodaje: bez obzira koji rok protekne prvi:

i
c) imat će red prednosti nakon pomorskih privilegija nabrojanih u čl.4. i nakon upisanih “mortgagea”, hipoteka i tereta koji udovoljavaju uvjetima iz čl.1.”

5. PRIVILEGIJI NA STVARIMA UKRČANIM NA BRODU PREMA POMORSKOM ZAKONIKU

Prema čl. 605. Pomorskog zakonika privilegiji na stvarima ukrčanim na brodu postoje za:

1. sudske troškove učinjene u zajedničkom interesu svih vjerovnika u postupku ovrhe ili osiguranja radi toga da se sačuvaju stvari ili da se provede prodaja te troškove čuvanja i nadzora tih stvari od ulaska broda u posljednju luku,
2. tražbine po osnovi nagrade za spašavanje i doprinosa iz zajedničkih havarija koje terete stvari,
3. tražbine iz ugovora o prijevozu, uključujući i troškove uskladištenja ukrčanih stvari.

Privilegiji u korist glavnice postoje i za kamate.

Privilegiji na ukrčanim stvarima prestaju:

1. prestankom tražbine osigurane privilegijem,
2. prodajom stvari u ovršnom ili stečajnom postupku,
3. ako vjerovnik ne zatraži izdavanje privremene mjere kod nadležnog suda u roku od 15 dana od dana kada su stvari iskrcane,
4. ako su i prije protoka navedenog roka iskrcane stvari na zakoniti način prešle u ruke trećih osoba koje ih ne drže u ime dužnika,
5. proglašenje stvari pomorskim ili ratnim plijenom (čl. 610. PZ).

Privilegiji na ukrčanim stvarima ne prestaju promjenom vlasnika stvari, ako samim zakonom nije što drugo određeno (čl. 606 PZ.)

Prestankom privilegija na ukrčanim stvarima ne prestaje i tražbina koja je bila osigurana tim pravom.

Ustupom tražbine osigurane privilegijem prenosi se i privilegij na ukranim stvarima (čl. 609. PZ.).

6. UJEDNAČAVANJE (UNIFICIRANJE) POMORSKOG IMOVINSKOG PRAVA – KRATKI OSVRT³¹

Početak sustavnog rada na ujednačavanju pravnih rješenja započeo je osnivanjem Međunarodnog pomorskog odbora (Comite maritime international-CMI) 1897. u Anversu.

Stalni odbor CMI upućivao je belgijskoj vladi prijedloge za sazivanje diplomatskih Konferencija u Bruxellesu na kojoj su se vodile rasprave i usklađenja te nakon toga potpisivale i Konvencije na propisani način.

CMI nije imao status međunarodne organizacije. Takav način rada potrajao je do 1967.

Te godine inicijativu na polju ujednačavanja preuzima Međunarodna pomorska savjetodavna organizacija (IMCO) kao specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda.

Danas IMCO djeluje pod nazivom Međunarodna pomorska organizacija (IMO) te se konačni nacrti konvencija razmatraju u njezinom pravnom odboru.

A) Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, Bruxelles 10. travnja 1926.³²

Konvencija je u čl. 2. određivala da su na brodu, vozarini onog putovanja u tijeku kojega je nastala privilegirana tražbina i na uzgrednostima broda i vozarine stečenim od početka putovanja, privilegirani:

1. sudski troškovi koji se duguju državi i troškovi učinjeni u zajedničkom interesu vjerovnika radi očuvanja broda ili radi osiguranja njegove prodaje i razdiobe kupovine; pristojbe za tonažu, svjetioničke i druge takse i javne dažbine iste vrsti: troškovi pilotaže, čuvanja i održavanja broda od njegova ulaska u posljednju luku,
2. tražbine iz ugovora o radu zapovjednika broda, posade i drugih osoba zaposlenih na brodu,
3. nagrade koje se duguju za spašavanje i pružanje pomoći i doprinosa broda u zajedničkim havarijama,
4. naknade štete zbog sudara brodova ili drugih plovidbenih nezgoda, kao i za štete nanesene napravama luka, dokova i plovnih puteva; naknade štete za tjelesne ozljede putnika i posade: naknade štete za gubitke ili oštećenja tereta i prtljage,

³¹ Grabovac, I.: Založna prava na brodu-usporedna raščlamba, u Zborniku radova Pravnog fakulteta Split, 1-2/1994., str. 25-39.; Grabovac, I., op. cit. u bilj. br. 6.

³² Pallua, E., op. cit. u bilj. br. 1.

5. tražbine iz ugovora koje je zapovjednik broda zaključio ili iz poslova koje je obavio izvan luke pripadnosti broda na temelju svojih zakonskih ovlaštenja, za stvarne potrebe da se očuva brod ili nastavi putovanje bez obzira na to je li zapovjednik broda ujedno i vlasnik broda ili nije, te je li tražbina njegova ili dostavljača, popravljачa, zajmodavca ili drugih ugovaratelja.

Konvencija je također predviđala i civilne plodove, uzgrednosti broda i vozarine, dajući pobližu definiciju što se ima smatrati uzgrednostima broda i vozarine u čl. 4.

Također je ostavljena mogućnost da se nacionalnim zakonodavstvima privilegiji protegnu i na druge tražbine (tzv. posthipotekarne tražbine).

U čl. 9. Konvencije određen je način i rokovi prestanka i način njihova računanja.

B) Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama, Bruxelles 27. svibnja 1967.

1964. god donesen je Oksfordski prednacrt revizije konvencije. Nakon zasjedanja CMI-a u Amsterdamu iste godine donijet je još jedan prednacrt u Portofinu.

Napokon je donesen konačni Antwerpenski prednacrt o kojemu su vođene rasprave CMI-a u New Yorku.

Taj nacrt revizije predložen je Diplomatskoj Konferenciji za pomorsko pravo 1967. koja je na kraju i usvojila konvenciju iz 1967.

Prema čl. 4. pomorskim privilegijem osigurana su sljedeće tražbine:

- a) plaće i drugi iznosi koji se duguju zapovjedniku broda, časnicima i drugim članovima posade na osnovi njihova zaposlenja na brodu,
- b) lučke naknade, troškovi plovidbe kanalima i drugim plovnim putevima kao i troškovi pilotaže,
- c) tražbine prema vlasniku za smrt ili tjelesnu ozljedu koje su se dogodile na kopnu ili na vodi u izravnoj vezi s korištenjem broda,
- d) deliktne ili kvazideliktne tražbine prema vlasniku koje se ne temelje na ugovoru, s naslova gubitka ili oštećenja nekog dobra, koji su se dogodili na kopnu ili na vodi, u izravnoj vezi s iskorištavanjem broda,
- e) tražbine s naslova pružanja pomoći i spašavanja, podizanja podrtina i doprinosa u zajedničkoj havariji.

U Konvenciji iz 1967. vidljivo je da se više ne spominju privilegiji koji se odnose na poslove koje je zapovjednik broda učinio na temelju svojih zakonskih ovlaštenja ili ugovora, a u cilju očuvanja broda ili nastavka putovanja, te privilegiji za naknadu štete zbog oštećenja tereta i prtljage. Prošireni su privilegiji koji se onose na tjelesne ozljede.

Više se ne spominju niti uzgrednosti broda i vozarine.

Zadržana je mogućnost da se nacionalnim zakonima uvedu posthipotekarni

privilegiji.

Privilegiji prestaju u roku jedne godine od dana nastanka osigurane tražbine, osim ako prije isteka tog roka brod ne bude predmetom zaustavljanja koje će dovesti do prisilne prodaje. Rok se ne može obustaviti niti prekinuti; ipak rok neće teći dok privilegirani vjerovnik nije u mogućnosti zaustaviti brod zbog zakonskih zapreka.

C. Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama, Geneva 6. svibnja 1993.³³

Ta posljednja u nizu konvencija o pomorskim privilegijima u čl. 4. određuje tražbine koje su osigurane privilegijima:

1. tražbine za plaće i druge iznose koji se duguju zapovjedniku broda, časnicima i drugim članovima brodskog osoblja u svezi s njihovim zaposlenjem na brodu, uključujući troškove repatrijacije i doprinose za socijalno osiguranje koji se plaćaju u njihovo ime,
2. tražbine za smrt ili tjelesne ozljede koje su se dogodile na kopnu ili vodi u neposrednoj svezi s iskorištavanjem broda,
3. tražbine s naslova nagrade za spašavanje broda,
4. tražbine za lučke naknade, troškove plovidbe kanalima i drugim plovnim putevima, te troškove peljarenja,
5. deliktne i kvazideliktne tražbine nastale zbog stvarnog gubitka ili oštećenja prouzročеног iskorištavanjem broda, koji nije gubitak ili oštećenje tereta, kontejnera i putničkih stvari prevoženih brodom.

Privilegirane tražbine odnose se samo na brod, ne spominju se uzgrednosti i civilni plodovi.

Predviđena je, također, i mogućnost uvođenja nacionalnim zakonima posthipotekarnih privilegija.

Šašenje pomorskih privilegija normirano je čl. 9. Konvencije.

7. ZAKLJUČAK

Pomorski privilegiji važan su institut pomorskoga prava, čiji su izvori duboko povezani s povijesnim razvojem pomorskoga prava.

U svim nacionalnim zakonodavstvima nailazimo na određene tražbine koje su privilegirane pred drugim tražbinama, pa tako i hipotekarnim. Razlike u normiranju

³³ Stanković, G., op.cit. u bilj. br. 4.; Čorić, D., Treći pokušaj međunarodne unifikacije pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama, u Pomorski zbornik, 31/1993., str. 61-90.

tog pravnog instituta proizlaze iz prirode samih pravnih sustava određenih zemalja. Osobito je ta razlika vidljiva u rješenjima pravnih sustava anglosaksonskog pravnog kruga i kontinentalnog europskog pravnog kruga. Stoga se i na međunarodnom polju djelovanjem CMI-a, kasnije IMCO-a (danas IMO) pokušalo uskladiti pravna rješenja, što je rezultiralo donošenjem tri međunarodne konvencije o izjednačavanju nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1926., 1967 i 1993.

Sporna je i sama pravna priroda pomorskih privilegija pa tako u pravnoj teoriji nalazimo na sasvim oprečna stajališta. U našem pravnom sustavu pomorski privilegiji, kao stvarna prava na brodu, regulirani su Pomorskim zakonikom iz 1994., kao *lex specialis*, u odnosu na uređenje stvarnih prava općenito u Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima kao *lex generalis*. Rješenja koja je preuzeo naš Zakonik u odnosu na pomorske privilegije identična su rješenjima Konvencije iz 1926. kao i rješenjima u bivšem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Vidljivo je da Pomorski zakonik ne slijedi rješenja konvencija 1967. i 1993. kao i općenito novije pravce pravnog reguliranja pomorskih privilegija. Držimo stoga bitnim napomenuti, na kraju rada, da su upravo rješenja u našem Pomorskom zakoniku vezana uz pomorske privilegije razlog reformi Pomorskog zakonika i njegova usklađenja s najnovijim gledištima u svezi s tim važnim pomorskim pravnim institutom.³⁴

LITERATURA:

1. Andrassy, J., Međunarodno pravo, Zagreb, 1987.
2. Bačić, V., Uvod u međunarodno pomorsko javno i ratno pravo, Beograd, 1932.
3. Brajković, V., Pomorsko pravo, Zagreb, 1949.
4. Cvitanović, A., Naše srednjovjekovno pomorsko pravo, Split, 1979.
5. Čorić, Dorotea, Što donosi Pomorski zakonik u odnosu na sustav stvarnopravnih jamstava na brodu, Uporedno pomorsko pravo, 137-140/1993, str. 51-61.
6. Čorić, Dorotea, Treći pokušaj međunarodne unifikacije pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama, Pomorski zbornik, 31/1993, str. 61-90.
7. Gotovac, V., Stvarna prava na brodu, Pravnik, 3-4/1997, str. 173-181.
8. Grabovac, I., Pomorski zakonik-značajni zakonodavni pothvat uz poneku zamjerku i dvojbu, Uporedno pomorsko pravo, 141-144/1994, str. 141-146.
9. Grabovac, I., Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split, 1986.
10. Grabovac, I., Založna prava na brodu-usporedna raščlamba, Zbornik radova Pravnog fakulteta, 1-2/1994, str. 25-39.
11. Grabovac, I., Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split, 1995.
12. Grabovac, I., Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split, 1991.
13. Grabovac, I., Stanković, G., Osiguranje tražbine prema novom Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske, u Zaštita vjerovnika, Zagreb, 1995, str. 61-71.
14. Jakaša, B., Nekoliko napomena uz Pomorski zakonik, Uporedno pomorsko pravo, 141-144/1994, str. 77-93.
15. Jakaša, B., Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1979.

³⁴ Vidi: Stanković, G., op. cit., u bilj. 4, str. 512.

16. Kačić, H., Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, Zagreb, 1968.
17. Kragić P., Upis brodova i hipoteka u jugoslavenski upisnik (pogled iz prakse), Uporedno pomorsko pravo, 127-128/1990, str. 187-212.
18. Lovričević, B., Pravila za izbjegavanje sudara na moru, Split, 1953.
19. Mandić, O., Sistem i interpretacija prava, Zagreb, 1971.
20. Mintas-Hodak, Ljerka, Stvarna prava u našem zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 107-108/1985, str. 186-191.
21. Mintas-Hodak, Ljerka, Pregled dosadašnjeg rada međunarodnih organizacija na reviziji postojećeg međunarodnog režima pomorskih privilegija i hipoteka/mortgagea, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 107-108/1986, str. 290-308.
22. Mintas-Hodak, Ljerka, Jamstva pri stjecanju broda na kredit, HAZU, Zagreb, 1990.
23. Pallua, E., Privilegiji na brodu, Zbornik za pomorsko pravo, 4/1957, str. 65-136.
24. Pallua, E., Hipoteka i privilegiji de lege ferenda, ZPF u Zagrebu, 2-3/1973, str. 207-305.
25. Pallua, E., Apelacioni sudovi i promjene precedana u zemljama common lawa, ZPF u Zagrebu, 1985.
26. Pallua, E., Pomorsko uporedno pravo, Rijeka, 1975.
27. Pallua, E., Nove tendencije u međunarodnoj unifikaciji pomorskoga prava, Novi Sad, 1976.
28. Price, G., The Law of Maritime Liens, London, 1940.
29. Stanković, G., Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijima i hipotekama iz 1993., Uporedno pomorsko pravo, 145-148/1993., str. 83-133.
30. Stanković, G., Pomorski privilegiji, hipoteke te pravci razvitka na međunarodnom polju, doktorska disertacija, Split-Rijeka, 1996.
31. Škarica, V., Osnova trgovačkog pomorskog zakona, Split, 1919.
32. Thomas, D.R., Maritime Liens, London, 1980.
33. Vedriš, M.; Klarić, P., Građansko pravo, Zagreb, 2000.
34. Vizner, B., Komentar Zakona o obveznim (obligacionim) odnosima, Zagreb, 1978., knjiga 2.

Josip Brstilo

MARITIME LIENS

SUMMARY

This paper presents basic theoretic reflections on the maritime law institute of maritime liens and its basic characteristics.

It gives a short comparative overview of the legal solutions provided by certain national legislation with a review on the legal and historical development.

It also contains an analysis of the legal solutions provided by the Maritime Code in respect of maritime liens, with an emphasis on the urgent need to bring it into compliance with the latest development trends.

It is concluded by an outline of three international conventions on the equalization of certain rules on maritime liens and mortgages.