

PRIVREMENA MJERA ZAUSTAVLJANJA BRODA NA KOJI SE ODNOSI TRAŽBINA KOJA SE OSIGURAVA : (prikaz presude)

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Poredbeno pomorsko pravo, 2014, 53, 193 - 199**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:726901>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-28**

PRAVNI

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

PRIVREMENA MJERA ZAUSTAVLJANJA BRODA NA KOJI SE ODNOSI TRAZBINA KOJA SE OSIGURAVA

VISOKI TRGOVAČKI SUD REPUBLIKE HRVATSKE

Presuda broj: 60. PŽ-10848/13-3 od 22. siječnja 2014.

Sudac: Srđan Šimac, kao sudac pojedinac

U postupku povodom prijedloga za određivanjem privremene mjere zaustavljanja broda na koji se primjenjuje Konvencija o zaustavljanju iz 1952. ne može se tražiti zaustavljanje broda glede kojeg je nastala tražbina koja se osigurava ukoliko protivnik osiguranja nije istovremeno i predlagatelj osobni dužnik te uvažavajući okolnost da tražbina čije se osiguranje traži predstavlja privilegij na brodu, ali je on zbog proteka jedne godine od nastanka tražbine prestao.

Trgovački sud u Splitu u predmetu Posl. br. 9. R1-97/2013 od dana 28. lipnja 2013. odlučivao je povodom prijedloga za osiguranje novčane tražbine određivanjem privremene mjere zaustavljanja broda. Lučka uprava Split, u ovom predmetu predlagatelj osiguranja, podnijela je prijedlog za privremeno zaustavljanje m/b KAY, koji je vezan u lučkom području Vranjičko-solinskog bazena, protiv protivnika osiguranja pod 1., tvrtke PACIFIC SEAWAYS iz Liberije, bivšeg vlasnika broda KAY, te protivnika osiguranja pod 2., tvrtke KAY SHIPPING iz Gibraltara, novog vlasnika broda KAY.

Privremena mjera zaustavljanja broda traži se radi osiguranja novčane tražbine u iznosu od 189.840,00 EUR uvećanom za pripadajuće zatezne kamate i odgovarajuće troškove postupka osiguranja. Navedeni iznos nastao je na osnovu obveze plaćanja lučke pristojbe za vrijeme od 16. srpnja 2008. godine do 17. kolovoza 2010. godine kada je m/b KAY bio vezan na vezu br. 8. u lučkom području Vranjičko-solinskog bazena. Za korištenje navedenog veza, temeljem čl. 60. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03., 141/06.), nastala je zakonska obveza plaćanja lučkih pristojbi. Kako protivnik osiguranja pod 1. nije podmirio gore navedeni iznos, Lučka uprava Split poduzela je mjere radi naplate neplaćenih računa podnošenjem tužbe pred Trgovačkim sudom u Splitu (*posl.br.6-P-925/2012.*).

U međuvremenu, odnosno u siječnju 2011., brod KAY promijenio je vlasnika. Novi vlasnici broda protivnici su osiguranja pod brojem 2., odnosno tvrtka KAY SHIPPING iz Gibraltara.

Dakle, troškovi lučkih pristojbi za gore navedeno razdoblje nastali su za vrijeme dok je vlasnik broda bio protivnik osiguranja pod 1., odnosno tvrtka PACIFIC SEAWAYS. Trgovački sud je gore navedenim Rješenjem odbio prijedlog za izdavanje privremene mjere zaustavljanja m/b KAY.

U svom obrazloženju Trgovački sud navodi da se u predmetnom slučaju primjenjuje Međunarodna Konvencija o zaustavljanju iz 1952. godine (Konvencija iz 1952.). Brod KAY vije zastavu države St. Vincent & Grenadines koja je, kao i Republika Hrvatska, potpisnica Konvencije iz 1952. Nadalje, u postupku osiguranja primjenjuju se postupovna pravila države u kojoj se traži zaustavljanje broda, u predmetnom slučaju Pomorski zakonik (NN 181/04, 75/07, 146/08, 61/11. i 56/13.) i Ovršni zakon (NN 112/12, 25/13).

Predlagatelj osiguranja smatra da se troškovi lučkih pristojbi odnose na pomorsku tražbinu iz članka 1. stavka 1. toč. (l) Konvencije iz 1952. Navedenom točkom propisano je da pomorska tražbina označava *tražbinu koja proizlazi iz gradnje, popravka ili opremanja broda ili naknade za dokovanje*. Tražbina predlagatelja osiguranja odnosi se na lučke pristojbe i troškove. Prema mišljenju suda ne može se nikako dovesti u vezu te podvesti lučke troškove i pristojbe, kako ih predlagatelj osiguranja kvalificira, pod pomorsku tražbinu koja proizlazi iz *gradnje, popravka, opremanja broda ili naknade za dokovanje*. Pozivajući se na čl. 62. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, sud navodi da se lučke pristojbe sastoje od pristojbi za uporabu obale, brodske ležarine i pristojbe za vez. Dakle, prema mišljenju suda predlagatelj osiguranja pogrešno smatra da se lučke pristojbe mogu svrstati u pomorsku tražbinu kako je to propisano člankom 1. stavkom 1. toč. (l) Konvencije iz 1952.

Nadalje, Trgovački sud obrazlaže da ne postoje ni uvjeti iz članka 3. Konvencije po kojem predlagatelj osiguranja smatra da može zaustaviti brod prema kojem ima tražbinu ili brod koji je u vlasništvu osobe koja je u vrijeme pokretanja postupka bila vlasnik određenog broda.

S tim u svezi sud naglašava da se u ovom slučaju zaustavlja brod koji nije u vlasništvu osobe koja je odgovorna za nastalu tražbinu, odnosno protivnika osiguranja pod 1. Iako predlagatelj osiguranja u prijedlogu traži solidarnu odgovornost protivnika osiguranja pod 1. i 2., dakle starog i novog vlasnika broda KAY, sud zaključuje da ovakva pravna mogućnost nije dopuštena, a niti među strankama postoji poseban sporazum o takvoj solidarnoj odgovornosti. U ovom slučaju bi jedino protivnik osiguranja pod 2., odnosno novi vlasnik broda, mogao biti odgovoran jer je on u međuvremenu postao vlasnikom broda. To bi, prema mišljenju suda, značilo da bi pomorske tražbine radi kojih je dopušteno privremeno zaustavljanje broda dobile značaj pomorskih privilegija koje prate brod bez obzira na promjenu vlasništva na brodu. Međutim, takva je mogućnost izričito isključena člankom 9. Konvencije iz 1952. u kojoj je navedeno da se ništa u Konvenciji ne može tumačiti kao stvaranje pomorskih privilegija koji ne postoje prema pravu suda pred kojim se vodi postupak ili Međunarodnoj konvenciji o pomorskim privilegijima i hipotekama.

Prema čl. 241. st. 1. točka 4. PZ-a propisano je da su tražbine za lučke naknade osigurane pomorskim privilegijem. Međutim, privilegij prati tražbinu jednu godinu, a navedeni rok počinje teći od dana nastanka tražbine. U predmetnom slučaju

tražbina je bila osigurana privilegijem do 17. kolovoza 2011. Prema mišljenju suda u ovom je slučaju protekao rok u kojem navedena tražbina ima privilegirani status. Može se samo govoriti o novčanoj tražbini koja prema čl. 1. st. 1. Konvencije iz 1952. ne spada u pomorsku tražbinu zbog koje se može tražiti zaustavljanje broda.

Isto tako sud navodi da nisu ispunjeni uvjeti za primjenu čl. 954. PZ-a. Naime, prema čl. 954., radi osiguranja neke od tražbina iz čl. 953. PZ-a može biti zaustavljen bilo koji brod koji je u vrijeme podnošenja prijedloga u vlasništvu osobnog dužnika. Stavkom 2. čl. 954. PZ-a propisano je da se pod osobnim dužnikom u smislu st. 1. navedenog članka smatra osoba koja prema odredbama mjerodavnog prava odgovara za tražbinu radi koje se traži zaustavljanje, a u vrijeme nastanka tražbine bila je u svojstvu vlasnika, brodarka, naručitelja ili zakupnika broda u svezi s kojim je nastala tražbina.

Na kraju, sud zaključuje da je tražbina na ime neplaćenih lučkih pristojbi nastala u vrijeme prije nego je protivnik osiguranja pod 2. postao vlasnik broda čije se zaustavljanje traži. S obzirom na navedeno, na njega se ne može primijeniti čl. 954. st. 1. PZ-a jer isti nije osobni dužnik. Isto tako, ne može se ni zaustaviti brod na koji se tražbina odnosi jer se ne radi o pomorskoj tražbini koja ima status privilegirane tražbine.

Kako nema materijalnopravnih uvjeta za primjenu odredbi Konvencije iz 1952., a niti Pomorskog zakonika, sud je odbio prijedlog za izdavanje privremene mjere zaustavljanjem m/b KAY.

Protiv navedenog rješenja Trgovačkog suda u Splitu žalbu ulaže Lučka uprava Split kao predlagatelj osiguranja. U žalbi navodi kako se prvostupanjski sud, donoseći pobijano rješenje, koristio pogrešnim prijevodom Konvencije iz 1952. To ga je dovelo do pogrešnog zaključka da tražbine za lučke pristojbe ne predstavljaju pomorsku tražbinu zbog koje se može tražiti privremena mjera zaustavljanja broda. U prilog svojim navodima dostavlja prijevod navedene sporne odredbe Konvencije iz 1952. od strane ovlaštenog sudskog tumača. Nadalje, predlagatelj osiguranja u žalbi ističe i kako mu čl. 3. Konvencije daje pravo zahtijevati zaustavljanje broda prema kojem ima pomorsku tražbinu. Napominje kako Konvencija iz 1952. ne isključuje mogućnost da se zaustavljanje broda može provesti protiv svakodobnog vlasnika broda. Konačno, predlagatelj je naveo da se u ovom predmetu ne može primijeniti odredba čl. 954. Pomorskog zakonika na koju se sud poziva u obrazloženju pobijanog rješenja jer Konvencija sadrži jasne odredbe o pasivnoj legitimaciji te je po pravnoj snazi iznad zakona. Predlaže da drugostupanjski sud preinači pobijano rješenje, a podredno ga ukine i predmet vrati prvostupanjskom sudu na ponovni postupak.

Visoki Trgovački sud Rješenjem PŽ-6297/13-3 od 4. rujna 2013. odbio je žalbu predlagatelja osiguranja kao neosnovanu i potvrdio rješenje Trgovačkog suda u Splitu (PŽ-6297/13-3.)

U svom obrazloženju sud navodi da je prvostupanjski sud pravilno utvrdio da se u ovom postupku primjenjuje Konvencija iz 1952. Međutim, sud je pogrešno za-

ključio da se u konkretnom slučaju ne radi o pomorskoj tražbini iz čl. 1. st. 1. Konvencije iz 1952. radi koje se može odrediti privremeno zaustavljanje broda.

Naime, prema odredbi čl. 1. st. 1. (l) Konvencije, pod pomorskim tražbinama podrazumijeva se zahtjev za naknadu štete nastale kao posljedica *izgradnje, popravka i opremanja broda, odnosno lučkih troškova i pristojbi*. Kako se u konkretnom slučaju tražbina koja je predmet osiguranja odnosi na lučke pristojbe, suprotno shvaćanju prvostupanjskog suda radi se o pomorskoj tražbini iz čl. 1. st.1. toč (l) Konvencije. Nadalje, sud navodi kako predlagatelj osiguranja može zatražiti određivanje privremene mjere zaustavljanja broda radi osiguranja tražbine koja se odnosi na lučke pristojbe u odnosu na protivnika osiguranja pod 1. koji je predlagateljev osobni dužnik, ukoliko je on vlasnik broda u svezi kojeg je nastala pomorska tražbina. Kako protivnik osiguranja pod 1. više nije vlasnik broda, odnosno prestao je to biti u siječnju 2011., protiv njega predlagatelj osiguranja ne može tražiti privremenu mjeru na brodu koji nije u njegovom vlasništvu. Međutim, suprotno shvaćanju prvostupanjskog suda, predlagatelj osiguranja može zatražiti određivanje privremene mjere protiv protivnika osiguranja pod 2., iako on nije predlagateljev osobni dužnik i neovisno o odredbama PZ-a koje se odnose na privilegirane tražbine, a na koje se prvostupanjski sud poziva u obrazloženju pobijanog rješenja. S tim u svezi sud je naveo da primjenom Konvencije iz 1952. proizlazi da predlagatelj osiguranja može zaustaviti brod prema kojem ima pomorsku tražbinu te da Konvencija ne ograničava podnošenje takvog prijedloga samo u odnosu na osobu koja je istovremeno i predlagateljev osobni dužnik. Dakle, prema mišljenju Visokog trgovačkog suda, iz gore navedenog rješenja predlagatelj osiguranja može zatražiti zaustavljanje broda u svezi kojeg je nastala pomorska tražbina iz čl. 1. st. 1. Konvencije protiv svakodobnog vlasnika broda, a ne samo protiv predlagateljeva osobnog dužnika.

Slijedom navedenog, a suprotno shvaćanju prvostupanjskog suda, protivnik osiguranja pod 2. je nositelj pasivne legitimacije u konkretnom slučaju i predlagatelj osiguranja bi protiv njega mogao ostvariti pravnu zaštitu predloženom privremenom mjerom, ali uz ispunjenje ostalih uvjeta predviđenih odredbama Pomorskog zakonika i Ovršnog zakona. Naime, neovisno o tome što je prvostupanjski sud pogrešnom primjenom odredbi Konvencije iz 1952. utvrdio kako se privremena mjera u konkretnom slučaju ne može odrediti protiv protivnika osiguranja pod 2., odnosno tvrtke KAY SHIPPING Limited kao novog vlasnika broda KAY, napominje kako je prvostupanjski sud pravilno utvrdio neosnovanost prijedloga za osiguranje proizlazi iz činjenice što je predlagatelj osiguranja zatražio osiguranje "solidarnog" potraživanja prema protivnicima osiguranja. Međutim, takve solidarne odgovornosti u ovom postupku nema, a predlagatelj osiguranja suprotno nije dokazao eventualnim ugovorom između stranaka.

Konačno, Visoki trgovački sud ukazuje da je u konkretnom slučaju prijedlog za određivanje privremene mjere bio zahvaćen takvim nedostatkom zbog kojeg ga je

primjenom odgovarajućih odredbi Ovršnog zakona i Pomorskog zakonika trebalo odbaciti, bez ulaženja u pitanje njegove (ne) osnovanosti. Naime, predlagatelj osiguranja nije u dovoljnoj mjeri označio predmet osiguranja (navodeći ga tek kao m/b KAY) bez navođenja potrebnih elemenata individualizacije kao oznake broda, vrste broda, luke upisa i državne pripadnosti. Međutim, bez obzira na to što je u konkretnom slučaju prijedlog za određivanje privremene mjere trebalo odbaciti, navedeno je bez utjecaja na zakonitost i pravilnost pobijanog rješenja. Naime, učinci "odbacujućeg" i "odijajućeg" rješenja u postupku osiguranja su jednaki. U oba slučaja predlagatelj osiguranja može u novom postupku osiguranja podnijeti isti prijedlog za osiguranje prema istom protivniku osiguranja.

Lučka uprava Split kao predlagatelj osiguranja podnosi novi prijedlog za privremeno zaustavljanje m/b KAY protiv tvrtke KAY SHIPPING Limited, vlasnika broda KAY, kao protivnika osiguranja, a radi osiguranja novčane tražbine u već navedenom iznosu na ime troškova lučkih pristojbi.

Rješenjem Trgovačkog suda u Splitu R1-169/2013 od 8. studenog 2013. prihvaća se prijedlog i određuje privremena mjera zaustavljanja m/b KAY radi osiguranja novčane tražbine predlagatelja osiguranja u iznosu od 189.840,00 EUR-a uvećanom za pripadajuće zatezne kamate i troškove postupka osiguranja.

U obrazloženju Trgovački sud navodi da u predmetnom slučaju tražbina predlagatelja osiguranja, trošak lučkih pristojbi predstavlja pomorsku tražbinu iz čl. 1. st. 1. toč. (l) Konvencije iz 1952., a isto se odnosi na brod čije se zaustavljanje traži te su prema članku 2. i čl. 3. st. 1. i 4. Konvencije iz 1952. ispunjeni uvjeti za zaustavljanje m/b KAY, budući je protivnik osiguranja vlasnik predmetnog broda. Kako je predlagatelj osiguranja učinio vjerojatnim postojanje propisanih pretpostavki sukladno Pomorskom zakoniku i Ovršnom zakonu (postojanje tražbine i opasnost realizacije) za određivanje privremene mjere, sud prihvaća prijedlog i određuje privremenu mjeru zaustavljanjem i zabranom isplovljenja broda "KAY".

Protiv navedenog Rješenja Trgovačkog suda u Splitu žalbu ulaže protivnik osiguranja smatrajući da pobijano rješenje nije osnovano na zakonu.

U žalbi, između ostalog, ističe da je pobijano Rješenje protivno Konvenciji o zaustavljanju iz 1952, kao i odredbama Pomorskog zakonika. Naime, u vrijeme izdavanja predmetnih računa, na kojima se temelji tražbina predlagatelja osiguranja, upisani vlasnik m/b KAY bilo je društvo PACIFIC SEAWAYS iz Liberije. Dakle osobni dužnik predlagatelja osiguranja je osoba različita od protivnika osiguranja iz pobijanog rješenja. Protivnik osiguranja nije osobni dužnik predlagatelja, niti to može biti.

S tim u svezi, protivnik osiguranja ističe kako se u konkretnom slučaju radi o tražbini s osnova pružene usluge veza broda, dakle o pomorskoj tražbini određenoj odredbom čl. 1.st. 1. točka (l) Konvencije, te privilegiju na brodu sukladno čl. 241. st. 4. PZ-a. Međutim, u pobijanom rješenju u cijelosti se zanemaruje kako je sukladno čl. 246. i 247. st. 1. toč.2. PZ-a propisano da privilegiji na brodu prestaju protekom

jedne godine računajući od dana nastanka osigurane tražbine. Dakle, budući da je privilegij, sukladno odredbama PZ-a, prestao protekom jedne godine od nastanka, m/b KAY uslijed promjene vlasnika više ne može biti zaustavljen za predmetnu tražbinu, jer protivnik osiguranja nije i osobni dužnik predlagatelja osiguranja. Ap-surdno je da protivnik osiguranja trpi i odgovara za eventualne tražbine bivšeg vlasnika broda. Ako protivnik osiguranja nije i osobni dužnik predlagatelja osiguranja, odnosno ako ne postoji osnov za odgovornost protivnika osiguranja za tražbinu predlagatelja osiguranja, što je u predmetnom slučaju nesporno, tada predlagatelj osiguranja odnosnu tražbinu ne može naplatiti od protivnika osiguranja, a shodno tome niti takvu tražbinu osigurati na imovini protivnika osiguranja. Žalitelji ističu da je navedeni stav potvrđen u pravnoj literaturi, što dokazuje odgovarajućim preslikama.

Nadalje, žalitelji ističu kako je navedena tražbina u cijelosti plaćena bivšem vlasniku uplatom imenovanom agentu, društvu RLE TP iz Trogira, pa tražbine predlagatelja koje eventualno postoje prema osobnom dužniku, ranijem vlasniku m/b KAY odnosno njegovom agentu u Hrvatskoj, predlagatelj osiguranja prevaljuje i pokušava ostvariti na teret protivnika osiguranja.

Visoki Trgovački sud Rješenjem PŽ-10848/13-3 uvažava žalbu i odbija prijedlog predlagatelja osiguranja za određivanje spomenute privremene mjere.

U obrazloženju Visoki Trgovački sud navodi da je prvostupanjski sud pravilno utvrdio da se u ovom predmetu primjenjuje Konvencija iz 1952.

Nadalje, prema mišljenju Visokog Trgovačkog suda prvostupanjski sud ispravno je utvrdio da se tražbina predlagatelja osiguranja, u konkretnom slučaju lučki troškovi, smatra pomorskom tražbinom iz čl. 1. st. 1. Konvencije iz 1952. radi koje se može odrediti privremeno zaustavljanje broda. Međutim, suprotno pravnom shvaćanju prvostupanjskog suda, predlagatelj osiguranja ne može u konkretnom slučaju tražiti osiguranje zaustavljanjem broda KAY protiv označenog protivnika osiguranja. Pritom Visoki Trgovački sud odstupa od svog shvaćanja u odnosu na pasivnu legitimaciju protivnika osiguranja iz gore spomenutog Rješenja PŽ-6297/13-3. S obzirom na činjenicu prema kojoj protivnik osiguranja kao novi vlasnik broda koji je predmet osiguranja nije istovremeno i predlagatelj osobni dužnik te uvažavajući okolnost da tražbina čije se osiguranje traži predstavlja privilegij na brodu, ali je on zbog proteka jedne godine od nastanka tražbine prestao, prvostupanjski sud je pogrešno primijenio materijalno pravo kada je prihvatio prijedlog za osiguranje i odredio predloženu privremenu mjeru zaustavljanja m/b KAY. Slijedom navedenog trebalo je pobijano rješenje preinačiti te odbiti predlagateljjev zahtjev za osiguranje.

Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci
Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Summary:

**ARREST OF A SHIP AS A PROVISIONAL MEASURE IN SECURITY
PROCEDURE**

According to the 1952 Arrest Convention, the particular ship, in respect of which the maritime claim arose, may not be arrested when the registered owner of the ship is not liable for that maritime claim and the claim is not secured by maritime lien.