

Privremena mjera zaustavljanja broda u hrvatskom pravu : de lege lata i de lege ferenda rješenja

Vuković, Ante; Bodul, Dejan

Source / Izvornik: **Poredbeno pomorsko pravo**, 2012, 51, 257 - 294

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:221000>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-17**

PRAVI

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 U HRVATSKOM PRAVU – *de lege lata i de lege ferenda rješenja* –

Dr. sc. ANTE VUKOVIĆ*
Mr. sc. DEJAN BODUL**

UDK 368.811 : 368.23
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 6.8.2012.
Prihvaćeno za tisak: 17.10.2012.

Mjere osiguranja, u različitim pojavnim oblicima, našle su svoj položaj u nizu pravnih disciplina, pa tako i u pomorskom procesnom pravu. Jedna od mjera osiguranja je i privremena mjera zaustavljanja broda, koja će biti predmet ovoga rada. Ova mjera osiguranja nesumnjivo ima veliki značaj i, prema našem mišljenju, ima možda najveću vrijednost u odnosu na ostale mjere osiguranja koje su na raspolaganju predlagatelju osiguranja, budući da prethodi poduzimanju svih drugih privremenih mjera. Pozornost će biti usmjerena na postupak određivanja predmetne privremene mjere zaustavljanja broda, kao i na probleme koji se mogu javiti ili su se već pojavili u sudskoj praksi prilikom njezinog određivanja. Na početku rada ukratko ćemo prikazati relevantnu zakonodavnu regulaciju predmetne problematike kroz povijest te pravne izvore koji reguliraju predmetnu materiju. U središnjem djelu rada raspraviti ćemo postupovne elemente instituta, imajući u vidu činjenicu da pravni izvori koji uređuju institut, iako sadrže procesne odredbe, ne uređuju u cijelosti postupak osiguranja privremenom mjerom zaustavljanja broda, što otežava postupanje, provedbu i postupak čini iznimno složenim. Naime, Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. (NN - MU, br. 1/92. - dalje u tekstu: Konvencija iz 1952.), s gledišta procesnih odredbi, ne regulira sva područja, već upućuje na primjenu prava države u kojoj je zatraženo zaustavljanje broda (lex fori). U Republici Hrvatskoj to je Pomorski zakonik (NN, br. 181/04., 76/07., 146/08. i 61/11. - dalje u tekstu: PZ) koji, također, sadrži blanketne odredbe (čl. 841., st. 3. i 5.) sukladno kojima valja primijeniti odredbe Ovršnog zakona (NN, br. 57/96., 29/99., 42/00., 173/03., 194/03., 151/04., 88/05., 121/05. i 67/08. - dalje u tekstu: OZ). Članak 19., st. 1. OZ-a upućuje na odgovarajuću primjenu Zakona o parničnom postupku (NN, br. 53/91., 91/92., 58/93., 112/99., 88/01., 117/03., 88/05., 02/07., 84/08., 123/08. i 57/11. - dalje u tekstu: ZPP). Završni dio rada, pored analize instituta u njihovim relevantnim obilježjima, ukazuje na postojeće probleme i nudi moguća rješenja. Dijelom su ta rješenja na tragu onih koja se predlažu u Međunarodnoj konvenciji o zaustavljanju brodova iz 1999. (dalje u tekstu: Konvencija iz 1999.), koja je stupila na snagu 24. rujna 2011. (Republika Hrvatska nju nije ratificirala).

Ključne riječi: brod; privremena mjera; pretpostavke za određivanje zaustavljanja.

* Dr. sc. Ante Vuković, Split, e-mail: antevukovic17@net.hr

** Mr. sc. Dejan Bodul, asistent na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, 51000 Rijeka, e-mail: dbodul@pravri.hr

1. Povijesni osvrt
2. Pravna vrela
3. Postupak određivanja privremene mjere zaustavljanja broda
 - 3.1. Međunarodna nadležnost određena Konvencijom iz 1952.
 - 3.2. Stvarna nadležnost u pogledu privremene mjere zaustavljanja broda
 - 3.3. Mjesna nadležnost u pogledu privremene mjere zaustavljanja broda
 - 3.4. Tzv. "Leteća privremena mjera"
4. Pretpostavke za određivanje privremene mjere zaustavljanja broda
5. Stranke i sudionici postupka određivanja privremene mjere zaustavljanja broda
6. Tijelo koje određuje i provodi postupak određivanja privremene mjere zaustavljanja broda
7. Prijedlog za određivanje privremene mjere zaustavljanja broda
8. Rješenje o određivanju privremene mjere zaustavljanja broda
9. Trajanje privremene mjere zaustavljanja broda
10. Upućivanje na opravdanje privremene mjere zaustavljanja broda
11. Zabilježba privremene mjere
12. Pravni lijekovi glede određivanja privremene mjere zaustavljanja broda
13. Naknada štete nastala neosnovanim i neopravdanim određivanjem privremene mjere zaustavljanja broda
14. Troškovi postupka određivanja privremene mjere zaustavljanja broda
15. Dostava pismena u postupku određivanja privremene mjere zaustavljanja broda
16. Jamstvo u postupku određivanja privremene mjere zaustavljanja broda
 - 16.1. Pojam i pravne osnove jamstva
 - 16.2. Uređenje jamstva Konvencijom iz 1952.
 - 16.3. Funkcije jamstva
17. Ovrha rješenja o privremenoj mjeri zaustavljanja broda
18. Zaključna razmatranja

1. POVIJESNI OSVRT

Na hrvatskoj obali, do prestanka bizantske vlasti nad dalmatinskim gradovima, na snazi je bilo rimsko, odnosno bizantsko pravo.¹ Razdoblje srednjeg vijeka karakteriziralo je statutarno pravo gradova,² posebice mediteranskih,³ tako da su za našu obalu u tom razdoblju karakteristični statuti primorskih gradova,⁴ odnosno kodificirani pomorski običaji.⁵ Sam čin zaustavljanja brodova nije bio uređen kao privremena mjera, već kao jedna od radnji u ovršnom postupku. Usporedno u ostatku srednjovjekovne Europe kodificiranim pomorskim običajima stvoren je oblik ovršnog postupka za pomorska potraživanja, koji je postupno stjecao značajne karakteristike. Kontinen-

¹ Podrobnije GRABOVAC, Ivo, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003., s. 11.

² Tako CVITANIĆ, Antun, *Iz dalmatinske pravne povijesti - Naše srednjovjekovno pomorsko pravo*, Književni krug, Split, 2002., s. 730.

³ V. MARIN, Jasenko, *Privremene mjere zaustavljanja broda* (doktorska disertacija), Pravni fakultet, Zagreb, 2002., s. 4.

⁴ Podrobnije MARINOVIĆ, Ante, *Dubrovačko pomorsko pravo: Povijesni pregled*, Knjiga I, *Statutarno pomorsko pravo srednjovjekovne dubrovačke komune*, Književni krug, Split, 1998., s. 159-163.

⁵ Detaljnije CVITANIĆ, Antun, *Pravno uređenje splitske komune po statutu iz 1312.*, Književni krug, Split, 1964., s. 175.

talna Europa zadržala je konzervatornu zapljenu (*saisie conservatoire*), koja se koristila zajedno s tužbom *in personam*, svojedobno jedinim oblikom tužbe za bilo kakva potraživanja. Za razliku od globalnih kretanja, koja su bila dosta dinamična, u Kraljevini Jugoslaviji situacija se nije bitno izmijenila u odnosu na prijašnju zakonodavnu regulativu, tako da je početkom XX. stoljeća na snazi još II. knjiga francuskog *Code de commerce* (*O zaustavi (uzapti) i o prodaji brodova*, čl. 197. do 215.). Rad na pomorskom kodeksu započeo je 1949. i odvijao se u etapama. Donošenjem Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SFRJ, br. 22/77., 13/82., 30/85., 80/89. i 29/90. i NN, br. 53/91. - dalje u tekstu ZPUP) cilj je postignut. U sadržaju ZPUP-a, ugrađene su odredbe konvencija koje obvezuju Jugoslaviju (tako i Konvencija iz 1952.)⁶ te niz drugih koje Jugoslavija nije ratificirala. Za nas je bitan osmi dio, *Postupak izvršenja i osiguranja na brodovima* (čl. 867. do 993.), odnosno glava IV. "Privremene mjere" koja sadrži brojna specifična pravila sudskog ovršnog prava o prisilnom namirenju novčanih i nenovčanih tražbina na pomorskim brodovima i brodovima unutrašnje plovidbe. Republika Hrvatska ukazom o proglašenju Zakona o preuzimanju saveznih zakona u oblasti pomorske i unutarnje plovidbe, (NN, br. 53/91.) preuzela je ZPUP. Konačno, Sabor Republike Hrvatske 1994. donosi cjeloviti i sustavni zakonodavni akt, Pomorski zakonik (pravi hrvatski *corpus iuris maritimi*).⁷ Uklonjene su neke nejasne prijašnje formulacije u pogledu broda čije se zaustavljanje može tražiti, kao i dvojbe o obliku jamstva i kriterija za ocjenu prihvatljivosti jamstva, a učinjena je i liberalizacija postupka. Za zaključiti je da dolazi do usklađivanja s potrebama judikature,⁸ ali o tomu će kasnije biti više riječi.

2. PRAVNA VRELA

U pogledu privremene mjere zaustavljanja broda u hrvatskom pozitivnom pravu pravni izvori su dvojaki, i to međunarodni u koje spada Konvencija iz 1952.,⁹ i nacionalni u koje ulazi PZ, OZ i ZPP. U pogledu međunarodnih izvora valja napomenuti postojanje i drugih konvencija koje predviđaju zaustavljanje (*arrest*) brodova, tj. zadržavanje (*detention*), ali ne zbog klasičnih pomorskih tražbina, već zbog onečišćenja mora.¹⁰

⁶ O povijesti Konvencije iz 1952. BERLINGIERI, Francesco, *Arrest of Ships A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Convention*, 3rd ed., Comité Maritime International (CMI), London, 2000., s. 3. *et seq.*

⁷ Tako GRABOVAC, Ivo, *Pomorski zakonik s pojmovnim kazalom*, Informator, Zagreb, 1994., s. 5.

⁸ Podrobnije HLAČA, Vinko, *Ovrha pomorskih tereta i hipoteka*, Znanstveno istraživački projekt, Pravni fakultet, Rijeka, 2006., s. 11-54.

⁹ Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952. stupila je na snagu 24. veljače 1956. Ratificirana od strane bivše Jugoslavije (Službeni list SFRJ-MU, br. 12/67) koja je iskoristila pravo nošenja rezerve u pogledu neprimjenjivanja Konvencije glede sporova o vlasništvu broda (čl. 10.a). Preuzeta je s rezervom od strane Republike Hrvatske 8. listopada 1991. (NN-MU, br. 1/92.).

¹⁰ Primjerice Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. (NN-MU, br. 9/00.) (čl. 220., st. 2. i 6.), predviđa mogućnost zadržavanja broda u slučaju postojanja sumnje da je brod prekršio propise o onečišćenju mora. Tekst Sporazuma o primjeni XI. dijela Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu

3. POSTUPAK ODREĐIVANJA PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Problemi koji se javljaju, bilo procesne ili materijalne prirode, su mnogobrojni. Iako bi svaki od njih mogao biti predmet zasebnog rada, na jedan sustavni način pokušat će se objasniti temeljna postupovna pitanja i problemi koji se javljaju u postupku određivanja privremene mjere zaustavljanja broda.

3. 1. Međunarodna nadležnost određena Konvencijom iz 1952.

Prije nego se upustimo u razmatranje odredbi Konvencije iz 1952. vezanih za nadležnost, nužno je naznačiti problem *unifikacije*, s obzirom na šarolikost pravnih pravila vezanih za ovu temu, pogotovo razlike između zemalja anglosaksonskog sustava i zemalja kontinentalnog pravnog kruga.¹¹ U pogledu meritorne nadležnosti situacija nije jasna. Postavlja se pitanje određuje li čl. 7. Konvencije iz 1952. da sud države gdje je brod zaustavljen ima nadležnost i u meritumu, iz čega slijedi postojanje nadležnosti i za mjeru osiguranja i za meritum stvari? Ivković¹² je mišljenja da bi to trebalo povezati s čl. 3. st. 3. Konvencije iz 1952. prema kojem zaustavljanje ne bi bilo dopušteno ako je dano jamstvo ili drugo osiguranje (ponovno zaustavljanje je dopušteno samo ako postoji kakav opravdani razlog). Kao i Ćorić,¹³ ukazuje na problem postojanja meritorne nadležnosti prema Konvenciji, ako do zaustavljanja uopće nije došlo (dano je odgovarajuće jamstvo ili drugo osiguranje). To bi ipak moglo biti zanimljivo pitanje u inozemstvu,¹⁴ jer se u pozitivnom pravu jamstvo ne daje bez privremene mjere, a ako se daje, ono se najčešće daje na temelju izvansudskog ugovora i time je ovisno o dispoziciji stranaka što dalje znači da se može odrediti i nadležnost. Može se zaključiti da se mora razlikovati nadležnost za zaustavljanje broda, gdje je pravo države zaustavljanja da odlučuje o svim procesnim pitanjima zaustavljanja, uključujući i samo zaustavljanje, od nadležnosti te države da odlučuje u meritumu (predmetu spora). Držimo da postoji meritorna nadležnost suda određena po *lex fori*. Naime, Konvencije iz 1952. jasno određuje da su sudovi zemlje u kojoj je izvršeno zaustavljanje, nadležni odlučivati o predmetu spora, ako su nadležni

mora nije objavljen. Na temelju pristupanja (akcesije), Republika Hrvatska je stranka Sporazuma od 5. travnja 1995. (NN-MU, br. 11/95.). Detaljnije DEGAN, Vladimir Đ., *Međunarodno pravo mora: U miru i oružanim sukobima*, Pravni fakultet, Rijeka, 2002., s. 15-22. te RUDOLF, Davorin, *Međunarodno pravo mora*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1985., s. 342.-382.

¹¹ Podrobnije ĆORIĆ, Dorotea, *Međunarodna unifikacija pravila o postupku privremene mjere zaustavljanja broda*, *Uporedno pomorsko pravo*, vol. 32, 1990., no. 1-2, s. 43-47.

¹² Tako IVKOVIĆ, Đorđe, *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju brodova iz 1952.* (literatura je dostupna na službenim stranicama Društva za pomorsko pravo Slovenije), s. 132 - 135.

¹³ Tako ĆORIĆ, Dorotea, *Međunarodna unifikacija pravila o postupku...*, *cit.*, s. 50.

¹⁴ I upravo se postavilo to pitanje pred engleskim žalbenim sudom. Detaljnije *ibid.*, s. 53.

odlučivati prema unutrašnjem pravu zemlje u kojoj je zaustavljanje izvršeno (čl. 7., st. 1.), te da se sva pitanja u vezi s postupkom zaustavljanja uređuju zakonom države ugovarateljice u kojoj je zaustavljanje izvršeno ili zatraženo (čl. 6.). U prilog ovoj tvrdnji iznosi se i odredba čl. 7., st. 1. Konvencije iz 1999. izrijeком određujući da sud u državi gdje je brod zaustavljen stječe nadležnost *in meritum*, osim ako se stranke valjano sporazumiju ili su se ranije valjano sporazumjele da spor iznesu pred sud druge države koja prihvati nadležnost, ili pred arbitražu.

3. 2. Stvarna nadležnost u pogledu privremene mjere zaustavljanja broda

U okviru određivanja i provođenja privremene mjere osiguranja na brodu, bitno je pitanje koji su stvarno nadležni sudovi za taj postupak? Odgovor daje PZ koji određuje da ovrhu i osiguranje na brodu i tereta na brodu provode trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove (čl. 841., st. 6.).¹⁵ Također se treba nadovezati na odredbu (PZ, čl. 842.) koja određuje da se odnosi i na brodove u gradnji i udjele na brodu. Postavlja se pitanje što je u odnosu na ostale plovne objekte (PZ, čl. 5., st. 1., t. 3.) te pomorske objekte (PZ, čl. 5., st. 1., t. 2.). Za zaključiti je da je u pogledu privremene mjere zaustavljanja brodova stvarno nadležan trgovački sud dok je u odnosu na ostale plovne objekte te ostale pomorske objekte stvarna nadležnost vezana za nadležnost u parnici (općinski sud je nadležan primjerice za sporove o prijevozu putnika brodom temeljem čl. 34.b. ZPP-a). Držimo da to nikako nije zadovoljavajuća odredba zbog činjenice da, zbog svojih brojnih specifičnosti, pomorsko pravo zahtijeva da se njegovom primjenom u rješavanju svih sporova bave specijalizirani sudovi tj. (*specijalizirani*) trgovački sudovi.

3. 3. Mjesna nadležnost u pogledu privremene mjere zaustavljanja broda

Postupak osiguranja privremenom mjerom prolazi kroz dva stadija: stadij određivanja i stadij provedbe privremene mjere.¹⁶ Kako se privremena mjera može predložiti prije pokretanja i tijekom parničnog, ovršnog ili upravnog postupka te nakon završetka tih postupaka, PZ posebno uređuje pitanje mjesne nadležnosti suda glede određivanja privremene mjere, a posebno glede provedbe privremene mjere i to prije, u tijeku i nakon završetka tih postupaka. Zaključno treba reći da su odredbe o mjesnoj nadležnosti suda u postupku osiguranja pravila o isključivoj mjesnoj nad-

¹⁵ U prilog tomu odluka Vrhovnog suda RH, Rješenje br. Gzz-154/2001-2 od 24. travnja 2002., gdje je dana dosta zanimljiva odluka. Naime, porezna uprava je nadležna za provođenje ovrhe na pokretninama radi prisilne naplate poreznog duga. Brod je pokretna stvar, ali kad je u pitanju postupak ovrhe na brodu radi naplate novčane tražbine (poreznog duga u ovom slučaju), brod se izjednačava s nekretninom, pa ovrhu i osiguranje na brodu određuju i provode trgovački, a ne općinski sudovi.

¹⁶ Detaljnije STUHNE, Zinajda, *Ovršni zakon s komentarom*, Zgombić & Partneri, II. izd., Zagreb, 2006., s. 495.

ležnosti suda (*arg. PZ*, čl. 841. koji upućuje na OZ, čl. 33.b, pa stranke ne mogu prorogirati sporazumom mjesnu nadležnost nekog drugog suda).¹⁷

3. 4. Tzv. "leteća privremena mjera"

Bivši ZPUP nije predviđao, tzv. leteće osiguranje, iako je doktrina¹⁸ smatrala da bi se isto moglo dopustiti. PZ (čl. 849., t. 6.) određuje da, ako se u vrijeme podnošenja prijedloga za određivanje privremene mjere, koju ne treba provesti za upis u upisnik brodova, ne zna nalazi li se brod u teritorijalnom moru ili unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske, ovrhovoditelj može predložiti sudu na čijem se području vodi upisnik u koji je brod upisan, ili, ako brod nije upisan u hrvatski upisnik brodova, bilo kojem stvarno nadležnom sudu u Republici Hrvatskoj, da donese rješenje o određivanju privremene mjere.¹⁹

4. PRETPOSTAVKE ZA ODREĐIVANJE PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

U pogledu pretpostavki za određivanje privremene mjere zaustavljanja i čuvanja broda PZ (čl. 841., st. 5.) supsidijarno upućuje na primjenu odredbi općeg ovršnog prava. U skladu s tim mogu se podijeliti na: opće pretpostavke i posebne pretpostavke. Koje su opće, a koje posebne ovisi o tome radi li se o novčanim ili nenovčanim tražbinama. Da bi sud odredio privremene mjere radi osiguranja novčanih tražbina, trebaju biti ispunjene dvije opće pretpostavke. Predlagatelj osiguranja treba učiniti vjerojatnim postojanje tražbine i opasnost da će bez takve mjere protivnik osiguranja spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine time što će otuđiti svoju imovinu ili na drugi način njome raspolagati (OZ, čl. 296., st. 1.). Neutemeljen je prijedlog ovrhovoditelja za izdavanje privremene mjere, s obzirom na to da nije ispunjena jedna od dviju kumulativno određenih pretpostavki za osiguranje privremenom mjerom (npr. opasnost). Međutim, u određenim slučajevima opasnost se ne mora dokazivati (OZ, čl. 296., st. 2.), odnosno presumira se (OZ, čl. 296., st. 3.), a u nekim se slučajevima njihovo ispunjenje može zamijeniti, odnosno dopuniti davanjem jamstva (OZ, čl.

¹⁷ V. odluku PSH, Pž-18/92 od 21. siječnja 1992. koja određuje da su odredbe o mjesnoj nadležnosti suda u izvršnom postupku, pa tako i u postupku osiguranja, pravila o isključivoj mjesnoj nadležnosti suda, pa stranke ne mogu sporazumom prorogirati mjesnu nadležnost nekog drugog suda.

¹⁸ V. BOLANČA, Dragan, KANDARE, Boris, *Mjere osiguranja na brodu u svijetlu odredaba Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 32, 1995., no. 1, s. 38. gdje ističu da "leteće osiguranje" ZPUP nije predvidio, iako se u doktrini smatralo da postoji i prije donošenja PZ.

¹⁹ BERLINGIERI, Francesco, *op. cit.*, s. 329. smatra da zaustavljanje može odrediti samo sud u državi gdje je zaustavljanje izvršeno. Ovo stajalište može doći u sukob s dozvolom, tzv. letećeg osiguranja (PZ, čl. 875., st. 6.), osim ako se to stajalište nekako uklopi u pojam dva suda, suda donošenja rješenja i suda provođenja.

301.). Za određivanje privremenih mjera radi osiguranja nenovčanih tražbina, opća je pretpostavka vjerojatnost postojanja tražbine (OZ, čl. 298., st. 1). Međutim, nužno je da pored opće pretpostavke budu alternativno ispunjene i druge pretpostavke, ili vjerojatnost opasnosti da bi bez takve mjere protivnik osiguranja spriječio, ili znatno otežao ostvarenje tražbine, osobito time što bi promijenio postojeće stanje stvari (OZ, čl. 298., st. 1. t. 1.), ili vjerojatnost da je privremena mjera potrebna kako bi se spriječilo nasilje ili nastanak nenadoknadive štete koja prijeti (OZ, čl. 298., st. 1., t. 2.). Opasnost se kao jedna od alternativnih dopunskih pretpostavki u određenim slučajevima ne mora dokazivati, ako se dokaže postojanje neke druge pretpostavke, a u određenim slučajevima se presumira.²⁰ Mišljenja smo da je nužno istaknuti da u postupku određivanja privremene mjere osiguranja nije nužno pribavljati očitovanje protivne stranke.²¹ Naime, u skladu s ciljem i svrhom postupka osiguranja doktrina i praksa smatraju da nije uvijek potrebno saslušavati protivnu stranku, već je bitno utvrditi egzistenciju općih ili posebnih pretpostavki, pa ukoliko iste postoje, tada nema zapreke određivanju privremene mjere i bez saslušanja ili pak očitovanja protivne stranke. Ukoliko bi, naime, bezuvjetno trebalo provesti i takvu parničnu radnju te pričekati odgovor protivnika, od samog osiguranja ne bi bilo nikakve koristi jer bi protivnik osiguranja imao priliku osujetiti učinke tražene privremene mjere.

5. STRANKE I SUDIONICI POSTUPKA ODREĐIVANJA PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Postupak osiguranja je postupak s dvije strane, one aktivne koja traži osiguranje potraživanja i one pasivne prema kojoj se osiguranje ostvaruje. U skladu s tim, privremenu mjeru može zahtijevati samo predlagatelj osiguranja, koji je pokrenuo postupak, a ne i protivnik osiguranja, koji u postupku ima procesnu poziciju osobe prema kojoj predlagatelj osiguranja ističe svoje potraživanje.²² U postupku osiguranja pravo na procesnu legitimaciju, na položaj stranke dokazuje se u pravilu na isti način kao i u postupku ovrhe,²³ uz neke izmjene što su karakteristične za privremene mjere. Naime, one se mogu odobriti i bez kvalificiranih dokaza o procesnoj legitimaciji stranaka i to na temelju prethodne ocjene suda o vjerojatnosti postojanja potraživanja čije se osiguranje traži, među strankama koje se u prijedlogu "označuju kao kauzalno, dakle supstancijalno pravno legitimirane".²⁴ Konvencija iz 1952. (kao i

²⁰ V. DIKA, Mihajlo, *Privremene mjere radi osiguranja nenovčanih tražbina*, *Pravo i porezi*, 1999., br. 9, s. 10.

²¹ U tom pogledu odluka ŽS u Rijeci, Gž 610/00.

²² U tom pogledu odluka ŽS u Varaždinu, Gž. 266/03-2 od 24. veljače 2003.

²³ Detaljnije TRIVA, Siniša i dr., *Sudsko izvršno pravo*, Informator, Zagreb, 1980., s. 90.

²⁴ *Ibid.*, s. 93.

Konvencija iz 1999.) nema u potpunosti definirane obje stranke, već ima definiciju osobe, (čl. 1., st. 3. "Person") koja obuhvaća fizičke i pravne osobe, udruženja osoba ili kapitala, kao i države, organe javne uprave i javne ustanove²⁵ i za njihovo objašnjenje upućuje na *lex fori*.

6. TIJELO KOJE ODREĐUJE I PROVODI POSTUPAK ODREĐIVANJA PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Privremene mjere osiguranja na brodu određuje i provodi *isključivo* sud (Konvencija iz 1952. čl. 4., PZ, čl. 849. i 951. te Konvencija iz 1999. čl. 2.) temeljem podnesaka i drugih pismena (OZ, čl. 7., st. 1.). Sukladno OZ-u, čl. 10. postupak osiguranja u prvom i drugom stupnju vodi i odluke donosi sudac pojedinac.

7. PRIJEDLOG ZA ODREĐIVANJE PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Za osobu koja podnosi prijedlog za zaustavljanje broda, sud presumira da ima pravni interes za zaustavljanje dotičnog broda, osim ako bi se cilj, ista svrha, zbog koje se traži privremena mjera mogao ostvariti pokretanjem postupka ovrhe ili pret hodnom mjerom (pravilo *a maiori ad minus*). Konvencija iz 1952., kao i Konvencija iz 1999., određuju da je osoba koja ima pravni interes predlagatelj koji *tvardi* da ima pomorsku tražbinu. Stranka, predlagatelj osiguranja, prijedlog za određivanje privremene mjere zaustavljanja broda²⁶ može predložiti "prije pokretanja ili tijekom²⁷ parničnog, ovršnog ili upravnog postupka" (PZ, čl. 951., st. 1.) dok opće ovršno pravo (OZ, čl. 293., st. 1.) propisuje da se može i nakon okončanja tih postupaka, sve dok ovrha ne bude provedena.²⁸ Naizgled, ovo bi dovodilo u sumnju mogućnost izdavanja privremene mjere protiv broda i nakon što su parnični, upravni ili ovršni postupci završeni, a s druge strane doktrina²⁹ i pravna logika govore u pravcu da se unatoč PZ-u, čl. 951. mora dopustiti i nakon završenog postupka, jer bi inače predlagatelj osiguranja, koji ima pomorsku tražbinu prema brodu, došao u slabiji polo-

²⁵ Usp. Konvencija iz 1999., čl. 1., st. 3. "Osoba" označava bilo koju fizičku ili pravnu osobu ili zajednicu osoba, bilo javnog ili privatnog prava, uključujući i državu ili neku njezinu sastavnu jedinicu.

²⁶ Plovila koja nisu brod u smislu PZ-a, čl. 5., st. 1., t. 4. ne potpadaju pod ovoj članak već se na njih primjenjuju propisi općeg ovršnog prava.

²⁷ V. odluku VTS RH, PŽ-1200/02 od 23. travnja 2002. koja određuje da o privremenoj mjeri treba odlučiti parnični sud pred kojim se vodi parnica, jer se u tom postupku nalaze dokazi na temelju kojih sud odlučuje o vjerojatnosti postojanja tražbine predlagatelja.

²⁸ Odredba OZ-a, čl. 293., st. 1. ne računajući jezične razlike, sadržajno je neizmijenjena u odnosu na propis iz ZIP-a, čl. 263.

²⁹ Tako BRAJKOVIĆ, Vladislav i dr., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, s napomenama i komentar-skim bilješkama*, Narodne novine, Zagreb, 1981., s. 406.

žaj od onog koji ima tražbine u ostalim slučajevima. Zanimljivo je da PZ spominje parnični, upravni i ovršni postupak, a OZ samo sudski i upravni postupak, pa smo stoga mišljenja da i u tom pravcu treba doći do usklađenja. Pored općih zahtjeva o sadržaju prijedloga za određivanje privremene mjere (OZ, čl. 293.) zaustavljanja broda koji su utvrđeni OZ-om, prijedlog za određivanje privremene mjere zaustavljanja broda, *mutatis mutandis* (PZ, čl. 841., st. 4.) sadržajno odgovara prijedlogu za ovrhu na brodu (PZ, čl. 854.). Sud u pravilu nakon primljenog prijedloga odlučuje na temelju prijedloga i dokaza priloženih uz prijedlog. Za odluku o prijedlogu mjerodavno je stanje u trenutku podnošenja prijedloga. Valja istaknuti da prijedlog za određivanje privremene mjere sadrži i prijedlog za provođenje privremene mjere. U slučaju da se u prijedlogu za ovrhu zatraži i izdavanje privremene mjere, donošenjem rješenja o ovrsi i otiskivanjem žiga (OZ, čl. 37., st. 3.) na prijedlogu za ovrhu nije ujedno odlučeno i o prijedlogu za izdavanje privremene mjere, odnosno time nije istodobno doneseno i rješenje o određivanju zatražene privremene mjere.³⁰ Zanimljivo je razmišljanje doktrine³¹ u vezi s OZ-om, (čl. 35., st. 3.) da ako je rješenje o privremenoj mjeri poistovjećeno s rješenjem o ovrsi, a jeste (OZ, čl. 294., st. 3.), može li se odbaciti prijedlog za privremenu mjeru jer će sud, bez prethodnog pozivanja ovrhovoditelja na dopunu, odnosno ispravak, odbaciti prijedlog za ovrhu koji ne sadrži sve potrebne podatke za donošenje rješenja o ovrsi.³² Mišljenja smo da je čl. 35., st. 3. OZ-a neprikladan za privremene mjere, pogotovo kada se radi o primjeni Konvencije iz 1952., ali i PZ, čl. 854., (temeljem PZ-a, čl. 841., st. 4.) jer zahtijevaju niz detaljnih podataka, koje objektivno gledajući, predlagatelj nema i ne može imati. Za zaključiti je da prijedlog za određivanje privremene mjere mora biti takav da je određen i ovršiv te da pritom ne predstavlja prijevremeno ostvarenje tražbine vjerovnika odnosno da se njime ne iscrpljuje sadržaj vjerovnikove tražbine koja se ima utvrditi u postupku. Kada bi predlagatelj osiguranja imao pravomoćnu sudsku odluku, privremena mjera se ne može odrediti jer je tražbina, koja se mjerom želi osigurati, utvrđena pravomoćnom sudskom odlukom. Umjesto prijedloga za osiguranje, vjerovnik može podnijeti prijedlog za ovrhu na temelju ovršne isprave.³³ U slučaju da predlagatelj osiguranja smatra da su se okolnosti zbog kojih je ranije određena privremena mjera promijenile, može u postupku u kojem je ta mjera određena predložiti obustavu tog postupka i ukidanje provedenih radnji,³⁴ jer u svom prijedlogu za osiguranje ne može predlagati donošenje rješenja o osiguranju određivanjem privremene mjere koja bi po svom sadržaju bilo takva da *de facto* stavlja

³⁰ V. odluku ŽS u Rijeci, GŽ 105/2001.

³¹ Pa tako i IVKOVIĆ, Đorđe, *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o..., cit.*, s. 304.

³² V. odluku VTS RH, PŽ-2024/06 od 23. kolovoza 2006. (TS Zagreb Ovr-13098/05 od 28. prosinca 2005.).

³³ V. odluku VTS RH, PŽ-6337/05 od 03. studenog 2005. (TS Zadar Ovr-228/04 od 16. rujna 2005.).

³⁴ V. odluku VTS RH, PŽ-344/06 od 20. veljače 2006. (TS Split R1-149/05 od 20. listopada 2005.).

izvan snage u drugom postupku osiguranja ranije doneseno pravomoćno rješenje o određivanju privremene mjere.

8. RJEŠENJE O ODREĐIVANJU PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

O određivanju privremene mjere sud će odlučiti rješenjem. U postupku osiguranja ne može se ponovno odlučivati o prijedlogu za određivanje privremene mjere u slučaju da je prijedlog već ranije pravomoćno odbijen. Ovo iz razloga jer se u postupku osiguranja na odgovarajući način primjenjuju pravila o litispendenciji, kao i pravila o pravomoćno presuđenoj stvari.³⁵ U pogledu rješenja o određivanju privremene mjere (OZ, čl. 294.) zaustavljanja broda vrijedilo bi sve ono što se zahtijeva za rješenje o ovrsi, uz činjenicu, naravno, da rješenje o određivanju privremene mjere ima učinak rješenja o ovrsi. (OZ, čl. 294., st. 3.). Ovo je značajna odredba, jer praktički *na određeni način* mogu se sve odredbe o rješenju o ovrsi primjenjivati i na privremene mjere, ako je to nužno i ako nije nelogično.

9. TRAJANJE PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

PZ (čl. 958., st. 1.)³⁶ izričito određuje da se u rješenju, kojim se određuje privremena mjera, mora odrediti i njezino trajanje, time da slijedom OZ-a privremena mjera može trajati sve dok ovrha ne bude provedena (čl. 293., st. 1.). U skladu s tim, u prijedlogu za određivanje privremene mjere predlagatelj osiguranja mora točno, pazeći pritom na svoj pravni interes, odrediti vrijeme trajanja predložene privremene mjere (OZ, čl. 293., st. 2.), a u rješenju o određivanju privremene mjere sud mora odrediti (i) vrijeme trajanja te mjere. Ona ne može trajati neograničeno jer bi njome predlagatelj osiguranja u potpunosti ostvario svoje osigurano potraživanje, a i iz samog naziva proizlazi karakteristika vremenski ograničenog trajanja. Osim toga, predlagatelj osiguranja mora postaviti svoj prijedlog za osiguranje određivanjem privremene mjere na način da se tom mjerom neće iscrpiti sadržaj potraživanja kojeg namjerava osigurati.³⁷ Sukladno PZ-u, čl. 958., proizlazi da je sud vezan za dva roka. Prvi je rok za trajanje privremene mjere (PZ, čl. 958., st. 1., 4. i 5.), a drugi za ulaganje tužbe za opravdanje.³⁸ PZ ne daje rok trajanja u odredbama o privremenim mjerama neposredno,³⁹ ali je kao takav određen zakonski (prekluzivni) rok od 15 dana nakon

³⁵ V. odluku VTS RH, PŽ-1887/04 od 15. lipnja 2004.

³⁶ Isto tako OZ, čl. 303., st. 1. i ZIP, čl. 272.

³⁷ V. odluku VTS RH, PŽ-344/06 od 20. veljače 2006. (TS Split R1-149/05 od 20. listopada 2005.).

³⁸ Zanimljivo je stajalište doktrine koja određuje da je nomotehnički bolje staviti ove dvije vrste rokova u zasebne članke. Tako IVKOVIĆ, Đorđe, *Međunarodna konvencija za izjednačenje....*, cit., s. 230.

³⁹ Temeljem PZ-a, čl. 841., st. 4. dolazi do dužnosti primjene odredbi PZ-a o određivanju ovrhe i osigu-

nastupanja uvjeta za ovrhu. Drugi rok, rok ulaganja tužbe za opravdanje, je isto zakonski rok i iznosi 15 dana. U praksi neki sudovi određuju rok trajanja 15 dana, neki nepravilno 30 dana, a neki sudovi donose odredbu kojom trajanje određuju do pravomoćnog rješenja spora.⁴⁰ U slučaju da vrijeme, zakonski rok od 15 dana, protekne prije negoli bude udovoljeno uvjetima za ovrhu, ili osiguranje uknjižbom, ili predbilježbom založnog prava, sud će, samo na prijedlog predlagatelja⁴¹ osiguranja, produljiti vrijeme njezina trajanja, uz uvjet da se nisu izmijenile okolnosti pod kojima je ta mjera određena (PZ, čl. 958., st. 4.). U pogledu trenutka ulaganja prijedloga za produženje roka, bitno je da je prijedlog uložen prije nego što protekne rok (OZ, čl. 290., st. 2. i 306., st. 2. i čl. 303.). Kasnije podnošenje prijedloga bilo bi neučinkovito utoliko što bi dovelo do vremenskog razdoblja u kojem privremena mjera ne bi djelovala, pa bi se mogla dogoditi opasnost od osujećenja potraživanja. U slučaju da se ne udovolji navedenim uvjetima za produljenje određene privremene mjere, sud će samo na prijedlog protivnika osiguranja obustaviti osiguranje i ukinuti⁴² izvršene radnje. PZ nadalje određuje da će se sud, na prijedlog protivnika osiguranja, obustaviti postupak i ukinuti provedene radnje (PZ, čl. 959., u vezi s čl. 949., st. 1.) ako protivnik osiguranja položi sudu dužni iznos tražbine koja se osigurava, s kamata i troškovima. Isto tako, ako učini vjerojatnim da je tražbina u vrijeme donošenja rješenja o određivanju privremene mjere već bila naplaćena ili dovoljno osigurana te ako je pravomoćno utvrđeno da tražbina nije nastala ili je prestala. Dovršetak postupka se finalizira posebnim samostalnim rješenjem (OZ, čl. 68., st. 2). Budući da nisu precizno definirani ni obustava (OZ, čl. 67., st. 5) ni dovršetak ovrhe, mišljenja smo da obustava nije ništa drugo nego "dovršetak" sukladno OZ-u (čl. 68., st. 1). Sukladno odredbi OZ-a (čl. 36.) ovrhovoditelj može tijekom postupka bez pristanka ovršenika povući u cijelosti ili djelomice prijedlog za ovrhu, u kojem slučaju sud

ranja na brodu, koje u čl. 948., st. 2. određuje da vrijeme za koje se prethodna mjera određuje može trajati najdulje do proteka petnaest dana nakon stupanja uvjeta za ovrhu. Tako treba uzeti u obzir i OZ, čl. 307. koji upućuje na OZ, čl. 289., st. 2. "... trajanje najduže do proteka 15 dana nakon nastupanja uvjeta za ovrhu."

⁴⁰ V. odluku PSH, II-Pž-1159/91-1 od 11. travnja 1991. (OPS RI, 30/91. od 16. ožujka 1991.). "preinačava se t. III, t. IV. i t. V. izreke rješenja OPS RI, br. R-I-30/91 od 16. ožujka 1991. i rješava. Ova privremena mjera zaustavljanja broda CHAMPION u luci Rijeka trajat će sve do okončana postupka...u roku od 15 dana. Iz obrazloženja: ..., ali je u tom istom roku dužan pružiti dokaz o tome da je taj postupak stvarno pokrenut radi opravdanja te mjere."

⁴¹ V. odluku VPSH koji je rješenjem IV-PŽ-985/88-2 od 26. travnja 1988. (OPS RI, XI-R-136/86-13), po žalbi predlagatelja ukinuo citiranu odredbu "... osnovano žalitelj ukazuje na nepostojanje ovlaštenja suda da intervenira u ovom slučaju bez zahtjeva stranaka." Dakle, kao što se vidi nije ostavljena mogućnost suda da intervenira ex off. Detaljnije IVKOVIĆ, Đorđe, *Privremene mjere na brodu, I-dio*, (dostupno na stranicama Društva za pomorsko pravo Slovenije), s. 124.

⁴² Konvencije iz 1952, čl. 7., st. 4. predviđa pravo traženja oslobođanja broda ili jamstva, ako tužba nije podignuta u roku. *Lex fori* će određivati "dužnost tužitelja da obavijesti spis privremene mjere o podizanju tužbe, kao i pružiti dokaz o tome." Tako IVKOVIĆ, Đorđe, *Međunarodna konvencija za...*, cit., s. 142.

obustavlja ovrhu. Primijenjena na odgovarajući način u postupku osiguranja, navedena odredba ovlašćuje predlagatelja osiguranja da u svako doba traži ukidanje privremene mjere, jer se ima smatrati da time povlači prijedlog za osiguranje.⁴³

10. UPUĆIVANJE NA OPRAVDANJE PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Rok iz PZ-a, čl. 958., st. 1. od 15 dana je strogi zakonski rok (*prekluzivni rok*) i on se ne smije mijenjati u rješenju. Stavak 2. istog članka postavlja dužnost predlagatelja osiguranja, u slučaju da je privremena mjera određena prije pokretanja parničnog, ovršnog ili upravnog postupka, dokazati da je u roku od 15 dana pokrenuo postupak.⁴⁴ U tom pogledu i Konvencija iz 1952. (čl. 7., st. 2.) određuje da sud zaustavljanja mora odrediti i rok u kojem će se podnijeti tužba nadležnom sudu, ako sud zaustavljanja nema nadležnost *in meritum*, koji će taj rok morati odrediti odmah. Mišljenja smo, budući da vremensko razdoblje nije određeno, da se to može smatrati postupovnim pitanjem i da se na njega može primjenjivati *lex fori*. Ipak, u tom pogledu pitanje koje se postavlja je li vremenski rok od 15 dana koji je određen PZ-om (čl. 981., st. 2.) dovoljan ili možda treba dati mogućnost sucu da odredi prilagodljiviji rok poštujući temeljena načela osiguranja navedena u prvom dijelu ovog rada. Držimo da rok od 15 dana nije zadovoljavajući jer može biti u praksi prekratak, primjerice ako se ugovori arbitraža u New Yorku.⁴⁵ Sukladno pozitivnom hrvatskom arbitražnom pravu (Zakon o arbitraži (NN, br. 88/01. - dalje u tekstu: ZA, čl. 16. i 44.) sudovi su ovlašteni odrediti privremene mjere u vezi s arbitražnim postupkom. Dakle, stranke arbitražnog postupka mogle bi zatražiti osiguranje određivanjem privremene mjere prije, tijekom i nakon okončanja arbitražnog postupka, radi osiguranja svoje buduće tražbine, uz uvjete previđene OZ-om za određivanje osiguranja privremenom mjerom. Praksa postavlja pitanje, budući da su u arbitražnim postupcima stranke slobodne u određivanju pravila arbitražnog postupka u granicama određenim ZPP-om, jesu li kod određivanja tih pravila arbitražnog postupka stranke u mogućnosti isključiti osiguranje određivanjem privremenih mjera od strane suda, budući da to sudu ne može biti poznato u trenutku kada zaprimi prijedlog za osiguranje. Nadalje

⁴³ V. odluku ŽS u Šibeniku, Gž 1189/2003.

⁴⁴ Usp. IVKOVIĆ, Đorđe, *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o...*, cit, s. 537. "...iako se samo za privremenu mjeru zaustavljanja broda koja je određena prije pokretanja parničnog, izvršnog ili upravnog postupka kaže da je predlagač u roku od petnaest dana dužan dokazati da je pokrenuo parnični, izvršni ili upravni postupak (čl. 986., st. 2. ZPUP) treba uzeti da je dužnost opravdanja privremene mjere u odgovarajućem postupku opća obveza predlagača i da bi stoga domašaj citirane odredbe trebalo protegnuti na sve privremene mjere (arg. iz čl. 272. ZIP)."

⁴⁵ Za primjer klauzule o inozemnoj arbitraži ĆORIĆ, Dorotea, Odluka Okružnog suda SAD, Južni okrug New Yorka, presuda od 12. svibnja 1989. *Organes enterprises, INC. & Hermanes Machuca, INC. V. Turbana Corporation m/b "Khalij Frost"*, *Uporedno pomorsko pravo*, Zagreb, vol. 32, 1990., no. 3-4, s. 303 - 305.

ako su isključile, je li to isključenje valjano? Jesu li i čiju nadležnost suda ugovorile? Stoga smatramo, kao i praksa,⁴⁶ da bi trebalo zauzeti načelno stajalište da odluke arbitraže, kojima se strankama sugerira neko ponašanje kod odlučivanja o mjerama osiguranja, treba uzeti kao odluku koja u sebi indicira vjerojatnost postojanja tražbine i opasnosti, kao zakonskih pretpostavki za određivanje privremene mjere te da stranke arbitraže ne mogu isključiti mogućnost osiguranja mjerama pred sudom, uz ostvarenje zakonom propisanih pretpostavki.⁴⁷ U toj fleksibilnosti ograničeni su u smislu da sud može poništiti pravorijek arbitražnog suda, ako je u suprotnosti s javnim poretkom Republike Hrvatske (ZA, čl. 16. i 44.). Pod pojmom javnog poretka (*ordre public*) imaju se smatrati temeljna pravna i moralna načela na kojima počiva Ustav RH (NN, br. 56/90., 135/97., 8/98., 113/00., 124/00., 28/01., 41/01., 55/01., 76/10. i 85/10.) Svaka povreda kogentnog zakonskog i podzakonskog propisa ne znači da bi time arbitražni pravorijek bio suprotan javnom poretku Republike Hrvatske.⁴⁸ Sljedeći problem koji može nastati kod pokretanja arbitražnog postupka u inozemstvu je pitanje načina utvrđenja trenutka "pokretanja" arbitražnog postupka.⁴⁹ "Praksa je prihvatila dokaz da je: predlagatelj imenovao arbitra, dotični arbitar prihvatio imenovanje i predlagatelj pozvao protivnika predlagatelja da imenuje svojeg arbitra. U nekim sustavima arbitar imenovan od predlagatelja obavještava protivnika predlagatelja da je imenovanje prihvatio i poziva ga da obavijesti o imenovanju svog arbitra. Ovo se odnosi na slučajeve kada je arbitražno vijeće sastavljeno od više arbitara. Ako je ugovoreno imenovanje samo jednog arbitra, onda sudovi prihvaćaju i obavijest predlagatelja protivniku s pozivom imenovanja svog ili stavljanje protuprijedloga. U praksi se nisu pojavljivali problemi".⁵⁰ Zanimljivo je gledište privrednih sudova (XI), od 16. od 18. svibnja 1979. PSP 15/117⁵¹ u vezi s arbitražnim postupkom i doka-

⁴⁶ VII. Savjetovanje sudaca trgovačkih sudova, dostupno na stranicama VTS-a (13.11.2007.).

⁴⁷ V. čl. 2., st. 3. Konvencije iz 1999. Brod naime može biti zaustavljen u svrhu ishođenja osiguranja bez obzira na klauzulu o nadležnosti ili klauzulu o arbitraži u relevantnom ugovoru, ili drugdje, prema kojoj bi o pomorskoj tražbini s obzirom na koju se provodi zaustavljanje trebao presuditi sud u državi različitoj od one u kojoj se provodi zaustavljanje, ili bi o toj tražbini trebala odlučiti arbitraža, ili bi se o toj tražbini trebalo presuditi primjenom prava neke druge države.

⁴⁸ V. odluku VTS RH, PŽ-4486/02 od 1. ožujka 2005.

⁴⁹ Usp. ZA, čl. 20. Ako se stranke nisu drukčije sporazumjele, arbitražni postupak počinje: 1) ako se arbitraža provodi pred arbitražnim sudom čije djelovanje organizira i osigurava arbitražna ustanova – onog dana kad ta arbitražna ustanova primi tužbu, 2) u ostalim slučajevima (*ad hoc* arbitraža) – onoga dana kad tuženik primi obavijest o tome da je protivna stranka imenovala arbitra ili predložila arbitra pojedincu i uz nju poziv da imenuje drugoga arbitra ili da se izjasni o predloženom arbitru pojedincu te tužbu kojom se spor iznosi pred arbitražni sud i usp. TRIVA, Siniša, Početak arbitražnog postupka uoči prihvaćanja Uncitralovog model-zakona, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 35, 1985., no. 2-3, s. 195- 210. gdje čl. 21. UNCITRAL-ovog Nacrta model-zakona o međunarodnoj trgovačkoj arbitraži određuje da, izuzev drugačijeg sporazuma stranaka, arbitražni postupak počinje onog dana kada tuženik primi zahtjev da se spor iznese pred arbitražu.

⁵⁰ IVKOVIĆ, Đorđe, *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o...*, cit., s. 238.

⁵¹ Detaljnije CRNIĆ, Ivica, GRUBIĆ, Vesna, *Izvršni postupak u praksi*, Informator, Zagreb, 1993., s. 210. i

zom pokretanja postupka u slučaju da je predlagatelj osiguranja inozemna pravna osoba pravodobno opravdao tužbom izdavanje privremene mjere u smislu čl. 272., st. 1. ZIP-a, (odnosno OZ, čl. 303., st. 1.), ali je sud to odbacio zbog razloga apsolutne nenadležnosti primjenom ZPP-a, čl. 16., st. 1.⁵² Mišljenja smo da u slučaju primjene OZ-a, odnosno zaustavljanja plovnog objekta koji nije brod, takva situacija nije moguća jer (OZ, čl. 305., st. 1.) spominje samo "postupak", a ne i njegovu prirodu tako da i arbitražni postupak tu može spadati. Za nas bitan PZ spominje parnični, ovršni i upravni postupak, ali ne i arbitražni postupak, pa je lako zamisliti situaciju ako arbitraža nije sporazumno dogovorena već u određenom ugovoru, da se sud primjenom ZPP-a, čl. 16. proglasi apsolutno nenadležnim, a u prilog ovom iznosi se i stajalište Konvencije iz 1952. (čl. 7., st. 2.) koja određuje da je predlagatelj dužan podnijeti tužbu nadležnom sudu,⁵³ tj. tijelu državne vlasti, a ne arbitraži. Usprkos svemu rečenom, pa i činjenici da PZ (čl. 958., st. 2.) govori samo o parničnom, ovršnom ili upravnom postupku, mišljenja smo da se treba uvrstiti i arbitražni postupak s obzirom na to da je to postao najčešći način rješavanja pomorskih stvari jer stranke imaju slobodu i fleksibilnost u pogledu izbora prava, izbora arbitara, mjesta održavanja arbitraže i drugih ključnih čimbenika.

11. ZABILJEŽBA PRIVREMENE MJERE

Naredit će se zabilježba u upisnik brodova u koji je brod upisan, kada sud odredi privremenu mjeru zabrane otuđenja ili raspolaganja brodom (PZ, čl. 963., st. 1.), kao i njeno brisanje kada sud pravomoćno ukine privremenu mjeru, odnosno kada ona prestane po zakonu (PZ, čl. 963., st. 2.). U SFRJ stilizacija⁵⁴ ovog članka bila je shvaćena u praksi tako da se radi samo o upisniku brodova SFRJ, no to je ispravljeno donošenjem PZ-a. U slučaju da se radi o brodu pod stranom zastavom, kojim je

usp. IVKOVIĆ, Đorđe, *Privremene mjere na brodu*, 1994., II. izd., (dostupno na službenim stranicama Društva za pomorsko pravo Slovenije), s. 125. "Ako je sud na osnovi čl. 272., st. 1. ZIP-a izdao privremenu mjeru prije podnošenja tužbe i u njoj odredio vjerovniku rok za podnošenje tužbe, odnosno prijedloga radi opravdanja privremene mjere, smatra se da vjerovnik nije postupio po nalogu suda u određenom roku kada je tužbu podnio sudu koji je izdao privremenu mjeru umjesto inozemnoj arbitraži, koja je ugovorena za rješavanje tog posebnog odnosa."

⁵² U pogledu apsolutne nenadležnosti odluka VTS RH, Pž-6111/03 od 16. lipnja 2006. (TS Rijeka P-297/03 od 08. svibnja 2003.) koja određuje da je ugovor o arbitraži valjan iako njime stranke nisu odredile broj arbitara niti su uredile pravila za njihov izbor pa se stoga sud zbog postojanja ugovora o arbitraži (arbitražne klauzule) može proglasiti apsolutno nenadležnim, ali ne po službenoj dužnosti već po prigovoru tuženika danog najkasnije na pripremnom ročištu ili ako ono nije održano do završetka tuženikova odgovora na tužbu.

⁵³ Za originalni tekst na engleskom i francuskom v. BERLINGIERI, Francesco, *op. cit.*, s. 215.

⁵⁴ "Kada dopusti privremenu mjeru zabrane otuđenja ili raspolaganja brodom, sud će istodobno narediti, kada je to moguće, da se ta mjera zabilježi u upisnik brodova u koji je brod upisan. Nakon što mjeru pravomoćno ukine ili kada ona prestane po zakonu, sud je dužan narediti da se obavi brisanje zabilježbe (ZPUP, čl. 991.)." Tako DIKA, Mihajlo, *Privremene mjere osiguranja ...*, *cit.*, s. 537.

određena ili ukinuta privremena mjera, sud će samo na prijedlog predlagatelja osiguranja i na njegov trošak obavijestiti nadležno inozemno tijelo (PZ, čl. 964.). Kao što se vidi, obavještavanje inozemnog nadležnog tijela može se tražiti u svakom slučaju izdavanja privremene mjere, a ne samo kada je zabranjeno otuđenje i raspolaganje brodom. U svrhu da predlagatelj može koristiti to pravo, nužno je da ima potrebne podatke, odnosno preslike podataka, koje može na svoj trošak zatražiti od lučke kapetanije. Naime, odobrenu privremenu mjeru sud dostavlja Lučkoj kapetaniji kao ovršnom organu, koja je dužna oduzeti stranom brodu dokumente (PZ, čl. 860.) koji su bitni radi identifikacije broda.

12. PRAVNI LIJEKOVI GLEDE ODREĐIVANJA PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Konvencija iz 1952., za ovu problematiku ne određuje ništa, tako da su relevantna pravila koja određuje *lex fori*. Protiv rješenja o prijedlogu za izdavanje privremene mjere dopuštena je žalba, (OZ, čl. 304., st. 1. i čl. 11., st. 1.), koja se neće slati protivnoj stranci na odgovor (OZ, čl. 304., st. 1. i 3.), kao redovni, devolutivni i nesuspensivni pravni lijek u prekluzivnom roku od osam dana od dana dostavljanja rješenja.⁵⁵ Iako je rješenje o osiguranju izjednačeno s rješenjem o ovrsi (OZ, čl. 294., st. 3.), držimo⁵⁶ da temeljem OZ-a (čl. 304.) stranka nema pravno sredstvo prigovora, već jedino pravni lijek žalbu.⁵⁷ Povodom žalbe drugostupanjski sud je dužan donijeti i otpremiti žalbu u roku od trideset dana od dana primitka (OZ, čl. 304., st. 2.). Kako zakon ne propi-

⁵⁵ Usp. stari slovenski Pomorski zakonik (Uradni list RS, št. 26/01., 21/02., 2/04. i 37/04. i 37/04). - uradno prečišćeno besedilo), čl. 959. predviđa da kada sud primi prigovor dužnika protiv rješenja o izdavanju privremene mjere zaustavljanja broda, mora bez odlaganja odrediti ročište na kojem će se provjeriti dokazi na temelju kojih je izdana privremena mjera. Ukoliko dokazi na stranom jeziku nisu priloženi u ovjerenom prijevodu (svi dokumenti koji dokazuju vjerojatnost postojanja tražbine moraju biti prevedeni na slovenski jezik, kao i punomoć odvjetnika, koja se još uz prijevod mora predati i u originalu) ročištu mora prisustvovati ovjereni sudski tumač, kojeg će na svoj trošak osigurati predlagatelj dokaza. Po održanom ročištu sud će bez odlaganja donijeti odgovarajuću odluku.

⁵⁶ Usp. DIKA, Mihajlo, *Privremene mjere osiguranja...*, cit., s. 538. "Osnovni problem u vezi s pravnim sredstvima u postupku osiguranja privremenim mjerama na brodu bio bi u dilemi da li bi protiv rješenja o određivanju tih mjera bio dopušten remonstrativni prigovor iz ZIP-a ili devolutivna žalba o kojoj izričito govore odredbe ZPUP-a (arg. iz čl. 993). Čini se da bi tu dilemu trebalo riješiti prihvaćajući (pragmatični) stav prakse, potvrđen i na razini najviših sudova, da bi trebalo težiti ujednačavanju sustava pravnih sredstava u izvršnom postupku prihvaćajući solucije predviđene za opći postupak i tako otkloniti nesuglasnosti između pojedinih zakonskih instrumenata koji uređuju tu materiju. U postupku osiguranja privremenim mjerama na brodu tome u prilog posebno bi govorila okolnost da je institut da je institut da je institut žalbe predviđen u ZPUP-u u vrijeme kad nije bio još usvojen novi sistem izvršnog postupka."

⁵⁷ DEVIĆ, Pave, *Privremena mjera zaustavljanja broda, Uporedno pomorsko pravo i Pomorska kupoprodaja*, 1986. br. 107-108 i odluka VPSH, Rješenje broj: Pž-332/85 od 05. ožujka 1985. koja određuje "rješenjem suda kojim je određena privremena mjera zaustavljanjem broda pobija se žalbom, a ne prigovorom (ZPUP, čl. 993)."

suje nikakve posljedice u pogledu propuštanja tog roka, mišljenja smo da se radi o instruktivnom roku. Naime, kako se spominje samo žalba kao pravni lijek, doktrina⁵⁸ je mišljenja da je nejasna situacija u pogledu ulaganja žalbe, odnosno ulaže li se pravni lijek protiv "privremene mjere" koja je provedena ili samo protiv "rješenja", te u skladu s tim postoji li razlika između "rješenja" i "rješenja o prijedlogu za izdavanje privremene mjere". Držimo da kao inače, kada su u pitanju privremene mjere, a pod pretpostavkom njihovog učinkovitog izvršenja, trenutak donošenja rješenja, kojim se određuje privremena mjera i sama provedba privremene mjere vremenski se odvijaju u vrlo kratkom diskontinuitetu. Naime, u trenutku dostavljanja rješenja, kojim je određena privremena mjera, (a koja se dostavlja predlagatelju i protivniku osiguranja, ali i nadležnoj lučkoj kapetaniji sukladno odredbi OZ-a, čl. 38., st. 3. u svezi s čl. 253.) istodobno se *de facto* i provodi rješenje, pa je u tom trenutku zapravo provedena privremena mjera popisom, oduzimanjem dokumenata od strane Lučke Kapetanije po nalogu suda. Također treba istaknuti da se o privremenoj mjeri odlučuje rješenjem, protiv kojeg je dopuštena samo nesuspendivna žalba, ako zakonom nije drugačije određeno (OZ, čl. 11., st. 4. i čl. 304., st. 2.), tako je li mjera osiguranja već izvršena ili nije, gotovo nije ni bitno. Prilog ovakvoj tvrdnji je i činjenica da u slučaju da prijedlog za određivanje privremene mjere nije bio opravdan, protivnik osiguranja ima pravo na naknadu štete (OZ, čl. 306.). No, sudska praksa ukazuje na problem čl. 304., st. 2. OZ-a u vezi rokova u kojima je drugostupanjski sud dužan donijeti i otpremiti rješenja o žalbi. Smatra se da je instruktivni rok od trideset (30) dana od kada je primi ipak predugačak i trebalo bi ga skratiti na samo osam (8) dana upravo zbog velikih imovinski vrijednosti koje protivnik osiguranja mora angažirati bez obzira što može tijekom cijelog postupka predlagati jamčevinu kao uvjet za održanje već određene privremene mjere na snazi (OZ, čl. 301., st. 2.) ili u slučaju neopravdanosti tražiti naknadu štete u postupku osiguranja najkasnije u roku od trideset dana od dana dovršetka postupka (OZ, čl. 290., st. 4.) odnosno pokrenuti parnični postupak radi naknade štete (OZ, čl. 306.).⁵⁹

Svakako je specifičan položaj treće osobe. Kao doktrina⁶⁰ i praksa,⁶¹ smatramo da sudionik ima pravo i na remonstrativni prigovor.⁶² Naime, premda se na postupak

⁵⁸ V. IVKOVIĆ, Đorđe, *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o...*, cit., s. 273. i 323.

⁵⁹ V. Rješenje Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske br. 47. Pž-3876/11-3 od 4. srpnja 2011. Prvostupanjski sud je donio rješenje 17. ožujka 2011., a nakon odlučivanja na drugostupanjskom sudu (4. srpnja 2011.) predmet je vraćen na trgovački sud 27. srpnja 2011. s preinačenom odlukom (više od četiri (4) mjeseca sudskog rješavanja za novčanu tražbinu predlagatelja u iznosu od 1.607.768,40 kn).

⁶⁰ *Ibid.*, s. 101.

⁶¹ *Ibid.*, s. 203. "PSH, Rješenjem II-Pž-562/85-2 od 02. travnja 1985." "... U prvom redu se ističe da treća osoba koja tvrdi da je vlasnik zaustavljenog broda ima pravni interes da podnese prigovor i protiv rješenja kojim se dopušta privremena mjera zaustavljanja broda i zabrane odlaska iz luke."

⁶² "Trebalo bi uzeti da treći nema pravnog interesa za podnošenje izlučne tužbe bez prethodne upute izvršnog suda da tu parnicu pokrene, pa bi parnični sud morao takvu izlučnu tužbu odbaciti, jer je

osiguranja na odgovarajući način primjenjuju odredbe OZ-a o ovrsi radi ostvarenja tražbina, mišljenja smo suprotnog od judikature,⁶³ koja određuje da u postupku osiguranja nije moguće treću osobu, koja smatra da u pogledu predmeta osiguranja ima takvo pravo, koje sprječava osiguranje povodom njenog prigovora, uputiti u parnicu radi proglašenja mjere osiguranja nedopuštenom. Ovakvo gledište ne bi prihvatili jer rješenje o određivanju privremene mjere ima snagu rješenja o ovrsi (OZ, čl. 294., st. 3.) te se na njega na odgovarajući način primjenjuju odredbe OZ-a o ovrsi radi ostvarenja tražbina (OZ, čl. 253.), slijedom čega, ako se u postupku osiguranja ne odluči o prigovoru, dužnost je suda uputiti na parnicu (OZ, čl. 56., st. 1.).

13. NAKNADA ŠTETE NASTALE NEOSNOVANIM I NEOPRAVDANIM ODREĐIVANJEM PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Odredbe Konvencije iz 1952. (čl. 6.) spominju štetu i definiraju je kao: "...štete prozročene zaustavljanjem broda ili troškove davanja jamčevine ili drugog osiguranja radi oslobođenja ili sprječavanja zaustavljanja broda uređuje se zakonom države ugovarateljice na čijem području je zaustavljanje izvršeno ili zatraženo." Iz rečenog se zaključuje da Konvencija iz 1952., elegantno prelazi preko problema naknade štete, ostavljajući da ga rješava *lex fori*.⁶⁴ Protivnik osiguranja⁶⁵ ima pravo tražiti da mu predlagatelj osiguranja naknadi štetu koja mu je nanesena privremenom mjerom, za koju je utvrđeno da je bila neosnovana ili koju predlagatelj osiguranja nije opravdao (OZ, čl. 306., st. 1.). U slučaju da se promijene okolnosti zbog kojih je mjera određena ili predložena u smislu da ona više nije potrebna, sud će na prijedlog protivnika osiguranja obustaviti postupak za određivanje privremene mjere (OZ, čl. 305., st. 2.). Privremena mjera je neosnovana ako se utvrdi nepostojanje uvjeta za njeno određivanje i to kod novčanih tražbina vjerojatnost postojanja tražbine i opasnost da će bez takve mjere protivnik osiguranja spriječiti ili znatno otežati naplatu tražbine time što će svoju imovinu otuđiti, prikriti ili na dugi način njome raspolagati (OZ, čl. 296., st. 1.). Odnosno kod nenovčanih, ako učini vjerojatnim postojanje svoje tražbine i opasnost da bi bez takve mjere protivnik osiguranja spriječio ili znatno

bila dužnost trećeg da svoje pretendirano pravo pokuša ostvariti najprije ekonomičnim procesnim metodama – prigovorom. Ako bi parnični sud prešao preko nedostatka pravnog interesa i donio meritornu presudu, ova se zbog toga ne bi mogla uspješno pobijati, ali bi tuženi vjerovnik koji bi priznao tužbeni zahtjev prije upuštanja u raspravljanje o glavnoj stvari, a da inače nije dao povoda za ovu tužbu mogao tražiti da mu tužitelj naknadi sve troškove uspješne izlučne tužbe." Tako i detaljnije TRIVA, Siniša i dr., *op. cit.*, 1980., s. 293.

⁶³ V. odluku VTS RH, Pž-2324/06 od 20. ožujka 2007. (TS Rijeka P-1457/05 od 02. veljače 2006.).

⁶⁴ Usp. Konvencija iz 1999. (čl. 6.) dopušta naknadu štete.

⁶⁵ IVKOVIĆ, Đorđe, *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o...*, cit., s. 325. VTS RH, Pž-283/97-2 od 02. travnja 1997. "... u postupku osiguranja pravo na naknadu štete ima samo dužnik prema vjerovniku ako mu je šteta nanesena privremenom mjerom za koju je utvrđeno da je bila neosnovana ili koju vjerovnik nije opravdao."

otežao ostvarenje tražbine, osobito time što bi promijenio postojeće stanje stvari ili ako učini vjerojatnim da je mjera potrebna kako bi se spriječilo nasilje ili nastanak nenadoknadive štete koja prijete (OZ, čl. 298., st. 1.). Nadalje, isto tako privremena mjera je neosnovana ako predlagatelj ne položi jamčevinu u određenom roku zbog čega će sud odbiti prijedlog za osiguranje (OZ, čl. 301., st. 1.). Odobrena privremena mjera nije opravdana (OZ, čl. 303., st. 1. i čl. 305., st. 1.), ako predlagatelj osiguranja u određenom roku nije podnio tužbu, odnosno ako nije pokrenuo drugi odgovarajući postupak, radi postizanja kondemnatorne zaštite za ostvarenje svoga pretendiranog potraživanja. Jamčevina kao uvjet za određivanje privremene mjere daje se u svrhu naknade štete koja bi protivniku osiguranja mogla nastati određivanjem privremene mjere, tako da se i određuje do isteka roka do kojeg protivnik osiguranja može u postupku osiguranja, pred sudom osiguranja (OZ, čl. 290., st. 5.), zatražiti naknadu štete (OZ, čl. 301., st. 3.). Žalba protiv rješenja o naknadi je suspenzivna (OZ, čl. 290., st. 6.). U slučaju da protivnik osiguranja ne traži naknadu štete u postupku osiguranja,⁶⁶ u roku od trideset dana od dovršetka postupka, zakonodavac ga upućuje (OZ, čl. 306., st. 2.) na naknadu štete, *mutatis mutandis*, u postupku osiguranja prethodnim mjerama dajući mu mogućnost redovnog puta pravne zaštite, parnični postupak.⁶⁷ U pogledu jamčevine, mišljenja smo i da treća osoba ima pravo na naknadu eventualne štete jer se u praksi⁶⁸ često događa da ona daje jamčevinu umjesto protivnika osiguranja. Budući da je jamstvo osiguranje za naplatu određenog iznosa, zaključujemo da i treća osoba ima pravo na protujamstvo za štetu.⁶⁹

14. TROŠKOVI POSTUPKA ODREĐIVANJA PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Za troškove postupka važeći su propisi općeg ovršnog prava (OZ, čl. 14.). U tom pogledu, kao i u ZIP-u, ostalo je načelo prethodnog snošenja troškova, tj. troškove snosi ona strana koja je pokrenula postupak i tako izazvala određivanje i provedbu

⁶⁶ Za kvalitet odgovornosti TRIVA, Siniša i dr., *op. cit.*, s. 388. "...krivnja vjerovnika za štetu čija se naknada od njega traži nije relevantna- on odgovara po načelu tzv. objektivne odgovornosti. Do ovog zaključka treba doći bez obzira na to kojim putem se njemu krene, da li primjenom načela *cause* – po kojem za troškove i za štetu uzrokovanu sudskim postupkom odgovara stranka koja je pretrpjela neuspjeh, svejedno da li je skrivljeno ili bez svoje krivnje, ili primjenom načela *culpa* (koje u sebi unatoč neadekvatnom nazivu, sadrži i slučaj kao osnovu odgovornosti) po kojem odgovara ona stranka kojoj se dogodio slučaj od kojeg potječe šteta..." i v. MARIN, Jasenko, *Davanje osiguranja u postupku osiguranja tražbina određivanjem privremene mjere na brodu*, *Zbornik Pravnog Fakulteta Sveučilišta u Splitu*, vol. 34, 1997., no. 1, s. 212. "... čini se da predlagatelj osiguranja odgovara za cjelokupnu štetu (i običnu štetu i izmaklu dobit)."

⁶⁷ Sukladno općim odredbama ZOO-a o naknadi štete.

⁶⁸ V. odluku OPS RI, II-R-I-17/85-2 od 25. siječnja 1985.

⁶⁹ O tome detaljnije IVKOVIĆ, Đorđe, *Sudionik/treća osoba*, 2000., (literatura je dostupna na službenim stranicama Društva za pomorsko pravo Slovenije), s. 85.

osiguranja, sve do donošenja konačne odluke o troškovima postupka. Za razliku od ZIP-a, ovdje se radi samo o troškovima određivanja i provedbe osiguranja, tako da troškovi koji nastanu radnjama protivnika osiguranja, (npr. troškovi zastupanja) tu ne spadaju.

15. DOSTAVA PISMENA U POSTUPKU ODREĐIVANJA PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

Načelo saslušanja stranaka na bi se moglo ostvarivati ako se strankama ne bi pružila mogućnost izjašnjavanja o zahtjevima i navodima protivne stranke, na način da znaju mjesto i vrijeme poduzimanja parničnih radnji. To se provodi institutom dostave pismena (ZPP, čl. 106.).⁷⁰ Regulatorni okvir su norme internog propisa,⁷¹ bilateralnih i multilateralnih ugovora.⁷² Praksa⁷³ je pokazala da se dostava vrši osobi koja ima javna ovlaštenja na brodu i kao takva zastupa broдача, tj. vlasnika, a to je zapovjednik broda⁷⁴ ili njegov zamjenik i "to do sada nije predstavljalo problem".⁷⁵ Nadalje, ako se brod nalazi u zakupu, uzimajući u obzir odnos zapovjednika i brodoglasnika, pretpostavlja li se dostavom pismena zapovjedniku da je dostava obavljena i brodoglasniku i zakupoprincipu. Praksa opet to prihvaća, jer se nisu javili problemi. Prihvaćajući stajalište da u judikaturi nije bilo problema, postavlja se pitanje mora li zapovjednik baš uvijek predstavljati dužnika, protivnika osiguranja, pa se ide u pravcu da se pismeno istakne na oglasnoj ploči suda, ali i na oglasnoj ploči Lučke kapetanije. Je li to dovoljno za presumpciju izvršene dostave u inozemstvo s obzirom na činjenicu da su 50% svjetske bruto tonaže brodovi jeftinih zastava te da se ne zna adresa protivnika osiguranja, a i ako se zna nije od velike koristi, te da sve države nisu stranke spomenute Konvencije o dostavi. Dakle, dostava zapovjedniku ostaje i dalje najpouzdaniji način obavljanja dostave, a u slučaju da on napusti brod postavlja se privremeni zastupnik sukladno pravilima ZPP (čl. 84.).

⁷⁰ Detaljnije ČIZMIĆ, Jozo, Uredan poziv – pretpostavke za donošenje presude zbog izostanka, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 19, 1998., Suppl., s. 1107.

⁷¹ U okviru OZ-a, ZPP-a i ZRSZ-a.

⁷² U tom pogledu v. Haške konvencije o građanskom postupku (1907. i 1954.), Haška konvencija o dostavljanju u inozemstvo sudskih i izvansudskih akata u građanskim i trgovačkim stvarima (NN-MU, br. 3/06.).

⁷³ V. odluku OPS RI, II-P-1217/77-4 od 20. prosinca 1977.

⁷⁴ Usp. Slovenski Pomorski zakonik (Uradni list RS, št. 120/06. UPB2, 88/10. in 59/11.) predviđa da se u postupku izdavanja privremene mjere zaustavljanja broda, koja neposredno tereti pomorsko potraživanje ili potraživanje zbog zagađivanja mora, privremena mjera uručuje zapovjedniku, a ukoliko ovaj to odbije, privremena mjera se naljepi na oplatu broda protiv kojeg je izdana te na oglasnu ploču Uprave Republike Slovenije za pomorstvo "in tudi na oglasno desko sodišča."

⁷⁵ Tako IVKOVIĆ, Đorđe, *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o...*, cit., s. 269.

16. JAMSTVO U POSTUPKU ODREĐIVANJA PRIVREMENE MJERE ZAUSTAVLJANJA BRODA

16. 1. Pojam i pravne osnove jamstva

Jamstvo u smislu OZ-a ima značenje kaucije, tj. novčanog iznosa koji kod suda polaže stranka (ili drugi sudionik u postupku), na kojem protivna strana stječe zakonsko založno pravo radi ostvarivanja svog budućeg eventualnog potraživanja ili za naknadu troškova postupka, za slučaj da neka njezina radnja nanese protivnoj strani troškove ili štetu.⁷⁶ Kao što je već rečeno, na jamstvu se stječe zakonsko založno pravo⁷⁷ iz kojeg će se namiriti oštećena stranka do visine svojeg potraživanja na temelju sudske odluke.⁷⁸ Eventualni višak novca, koji ostane nakon namirenja ili čitav iznos, ako do namirenja ne dođe, vraća se onome tko je položio jamstvo, osim ako i dalje ne prijetu štetne posljedice zbog kojih je ono i položeno. Stranka u čiju se korist poduzima određena procesna radnja, odnosno u čiju se korist donosi određena odluka dužna je položiti jamstvo. U tom smislu "jamstvo" polaže i treća osoba koja traži odgađanje ovrhe (OZ, čl. 61., st. 3. i 63., st. 2.), a ovrhovoditelj kada traži nastavljjanje ovrhe koja je bila odgođena (OZ, čl. 66., st. 2.). Znači jamstvo se može položiti na prijedlog one stranke kojoj prijeti šteta (OZ, čl. 300., st. 2. i 301., st. 2.⁷⁹), ili pak na prijedlog stranke koja predlaže poduzimanje neke radnje, ili donošenje određene odluke suda (OZ, čl. 66., st. 2.), a u nekim ga slučajevima može odrediti i sud po službenoj dužnosti (OZ, čl. 61., st. 3.). U pogledu privremenih mjera na brodu, jamstva imaju veliku ulogu, jer se na taj način rješava nastajanje štete u vezi s eksploatacijom na brodu. Pitanje jamstva nije samo riješeno PZ-om, već se supsidijarno primjenjuje i OZ. Također, to je pitanje riješeno i na međunarodnoj razini Konvencijom iz 1952.

⁷⁶ Podrobnije TRIVA, Siniša i dr., *op. cit.*, s. 276.

⁷⁷ V. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (NN, br. 91/96., 68/98., 137/99., 22/00., 73/00., 129/00., 114/01., 79/06., 141/06., 146/08., 38/09. i 153/09.), čl. 314., st. 1. koji određuje da se zakonsko založno pravo osniva ispunjenjem pretpostavki koje za to odredi posebni zakon.

⁷⁸ Usp. više je definicija jamstva u doktrini pa tako RUŠINOVIĆ, Dušanka, *Postupak osiguranja privremenom mjerom zaustavljanja broda*, *Uporedno pomorsko pravo*, vol. 32, 1990., no. 1-2, s. 33., IVKOVIĆ, Đorđe, *Jamstvo u postupku privremenih mjera na brodu*, Priručnik, Piran, 2002., (literatura je dostupna na službenim stranicama Društva za pomorsko pravo Slovenije), s. 2., STUHNE, Zinajde, *op. cit.*, s. 31., VEDRIŠ, Klara, *Uporedno pomorsko pravo i Pomorska kupoprodaja*, br. 105-106. i odluku Kuće lordova, presuda od 14. I. 1985. *Samick Lines Co. v. Owners of the Ship "Antonis P. Lemos."*

⁷⁹ V. VTS RH, PŽ-3149 od 28. svibnja 2009. U bitnom, na prijedlog protivnika osiguranja, sud može određivanje privremene mjere uvjetovati polaganjem jamčevine, radi osiguranja naplate štete koja bi protivniku osiguranja mogla nastati određivanjem i provedbom privremene mjere.

16. 2. Uređenje jamstva Konvencijom iz 1952.

Konvencija iz 1952. određuje ukidanje zabrane putovanja broda (njegovog zaustavljanja) ako bude dano *dostatno*⁸⁰ jamstvo ili drugo osiguranje.⁸¹ Za sintagmu *dru-ga osiguranja* treba se osloniti na odredbe *lex fori*, što u našem slučaju predstavljaju PZ i OZ, tako da u tom pogledu ne bi trebalo biti problema. Nadalje, Konvencija iz 1952. izričito spominje da se stranke mogu dogovoriti o visini jamstva, a ako stranke to ne postignu, odnosno ne odrede *dostatno* jamstvo ili drugo osiguranje, tu će zadaću na sebe preuzeti sud. On diskrecionom odlukom određuje prirodu, vrstu i visinu jamstva,⁸² uz zadržavanje mogućnosti odrediti i druge oblike jamstva koji neće štetiti interesima stranaka. Nejasan je položaj jamstva u slučaju da sud koji određuje jamstvo nije nadležan za suđenje u meritumu.⁸³ Naime, Konvencija iz 1952. (čl. 7., st. 2.) određuje kako će se postupiti u pogledu jamstva i u pogledu roka za ulaganje tužbe s ciljem da bi jamstvo trebalo poslužiti za izvršenje presude meritorno nadležnog suda, a sud bi morao odrediti rok u kojem se mora podignuti tužba, samo onda ako taj sud istodobno nema i nadležnost *in meritum*.⁸⁴ Neki su autori mišljenja da to nije logično, jer ostavlja previše slobode predlagatelju i da bi to pitanje trebalo

⁸⁰ Usp. Konvencija iz 1999. nije izvršila veće promjene, ali je dala bolju specifikaciju pojmova. Pa tako u čl. 4. st. 1. govori da jamčevina mora biti dostatna, te u zadovoljavajućem obliku, a u st. 2. objašnjava da visina jamstva ne može prelaziti vrijednost broda što se temelji na gledištu da u slučaju prisilne prodaje broda ne bi se moglo postići više. Zanimljiv je zadnji st. ovog čl. koji daje mogućnost stranki koja je dala jamstvo da se u svako vrijeme obrati sudu s prijedlogom za sniženje, modifikaciju ili ukidanje jamstva, jer se u praksi najčešće traži previsok iznos i v. Konvenciju iz 1999., čl. 6. gdje se koristi sintagma "*excessive security*."

⁸¹ V. Konvenciju iz 1952. čl. 5., st. 1. Sud ili druga nadležna sudska vlast na čijem je području brod bio zaustavljen dopustit će ukidanje zabrane putovanja broda ako bude dano dovoljno jamstvo ili drugo osiguranje, osim u slučajevima kada je brod bio zaustavljen radi pomorskih potraživanja nabrojanih u čl. 1. t. o). i p). u tom može sud ili dopustiti posjedniku broda iskorištavanje broda ako ovaj da dovoljno osiguranje, ili donijeti drukčiju odluku o poslovodstvu broda za vrijeme zaustavljanja. (2) Ako se stranke ne mogu sporazumjeti je li jamstvo ili drugo osiguranje dovoljno, sud ili druga nadležna sudska vlast odredit će njihovu narav i iznos.

(3) Zahtjev o ukidanju zabrane putovanja broda u zamjenu za ovakvo osiguranje neće se tumačiti ni kao priznanje odgovornosti ni kao odricanje od prava zakonskog ograničenja odgovornosti vlasnika broda.

⁸² Usp. Konvenciju iz 1999., čl. 4., st. 2. koja puno bolje specificira termine dajući objašnjenje da kada sud određuje jamčevinu ona ne može biti veća nego je vrijednost broda. Zbog toga, a budući da jamčevina personificira brod, predlagatelj se ne može protiviti oslobađanju broda, jer i ako bi proveo ovrhu ne bi mogao dobiti više. Što se tiče oblika, smatra se da oblik ne treba biti prema zahtjevima predlagatelja nego u obliku kakav je uobičajen. Ako se stranke ne slažu to odlučuje sud.

⁸³ Usp. *ibid.*, čl. 6., st. 4. koji određuje jedno vrlo praktično rješenje za slučaj ako je brod zaustavljen u jednoj nadležnosti, a meritum se mora rješavati u smislu čl. 7. Konvencije od strane drugog suda ili arbitraže. Predlaže da se postupak za odlučivanje o šteti prekine ili odgodi do donošenja odluke u glavnoj stvari.

⁸⁴ Usp. *ibid.*, čl. 4. st. 4. i st. 5. kada je brod ponovno zaustavljen u državi neugovrateljci, iako je u državi ugovarateljci dao jamčevinu, pa će na prijedlog, jamčevina u državi ugovarateljci biti oslobođena te kada je jamčevina data i u jednoj državi ne članici i u jednoj državi članici.

preпустiti *lex fori*. Zadnji dio čl. 5. je identičan PZ-u, (čl. 957)⁸⁵ te određuje da davanje jamstva ne znači priznanje odgovornosti za tražbine za koje je jamstvo dano, niti odricanje od mogućnosti ograničenja odgovornosti. Držimo da je zanimljivo spomenuti, a i zato što Konvencija iz 1952. to ne spominje, odredbu Konvencije iz 1999. (čl. 4., st. 6.) koja omogućuje osobi koja je dala jamčevinu, ako zaustavljanje broda dugo traje, pa brod gubi na vrijednosti, što može imati utjecaja na jamčevinu neposredno, i pravo da može tražiti dozvolu promjene (smanjenja, izmjene ili ukidanja) jamčevine. Naravno, ako bi se prihvatila Konvencija iz 1999. onda bi ta odredba trebala imati prednost pred PZ-om i OZ-om.

16. 3. Funkcije jamstva

Jamčevina s obzirom na funkciju može biti: jamčevina umjesto privremene mjere (OZ, čl. 300.) te jamčevina kao uvjet za određivanje privremene mjere (OZ, čl. 301.).⁸⁶

17. OVRHA RJEŠENJA O PRIVREMENOJ MJERI ZAUSTAVLJANJA BRODA

Konvencija iz 1952. (čl. 1., st. 2.)⁸⁷ određuje zaustavljanje kao zadržavanje broda odlukom nadležne sudbene vlasti radi osiguranja pomorskog potraživanja, ali ne zapljenu broda radi izvršenja neke presude. Držimo⁸⁸ da privremeno zaustavljanje broda valja razlikovati od zaustavljanja (zaplijene) broda u postupku ovrhe. Već je rečeno da se postupak osiguranja pokreće na prijedlog predlagatelja osiguranja privremene mjere zaustavljanja broda, tako se i postupak ovrhe prodajom broda pokreće na prijedlog ovrhovoditelja.⁸⁹ PZ⁹⁰ (čl. 952.) određuje da se zaustavljanje broda provodi na temelju zabrane odlaska broda iz luke.⁹¹ Stoga bi pojam zaustavljanja broda trebao u sebi uključivati i skretanje broda u luku ili pristanište, ali također i

⁸⁵ Usp. *ibid.*, čl. 4. st. 3. određuje isto.

⁸⁶ Tako i detaljnije MARIN, Jasenko, *Davanje osiguranja u ...*, *cit.*, s. 209.

⁸⁷ Usp. Konvencija iz 1999. čl. 1., st. 2. definira zaustavljanje kao bilo kakvo zadržavanje ili ograničenje kretanja broda koje je odredio sud radi osiguranja pomorske tražbine, ali ono ne uključuje zapljenu broda u postupku ovrhe na temelju presude ili druge isprave na temelju koje se može tražiti ovrha.

⁸⁸ Pa tako i RUŠINOVIĆ, Dušanka, *op. cit.*, s. 27. i DIKA, Mihajlo, *Privremene mjere osiguranja...*, *cit.*, s. 533.

⁸⁹ Ovrhovoditelj predlaže da sud donese rješenje o ovrshi ovršne isprave prodajom broda, radi namirenja bilo kojeg, znači ne samo pomorskog novčanog potraživanja. Kada sud donese, odnosno primi rješenje o izvršenju prodajom broda, po službenoj dužnosti će odrediti zaustavljanje broda, a po potrebi i čuvanje broda ili provesti druge radnje (arg. iz. čl. 860. PZ).

⁹⁰ Tako isto ZPUP (Sl. list SFRJ, br. 22/77.), čl. 980. i PZ, čl. 975.

⁹¹ Isto PZ, čl. 975., dok ZPUP kaže da se privremena mjera zaustavljanja broda sastoji u zabrani odlaska broda iz luke što se ne čini logičnim jer se zaustavljanje ne sastoji u zabrani odlaska, već je ono posljedica toga.

premještanje broda⁹² za vrijeme zaustavljanja da bi se prebacio⁹³ iz jedne skuplje luke u jeftiniju⁹⁴ budući da situacija koja može nastati nakon zaustavljanja broda može dovesti do toga da brodovlasnik ne dostavlja dovoljno financijskih sredstava za održavanje broda i izdržavanje posade.⁹⁵ U praksi sud⁹⁶ donosi rješenje bez održanog prethodnog ročišta od strane suca pojedinca tako da se u dva istovjetna primjera dostavlja Lučkoj kapetaniji s nalogom da preda jedan primjerak zapovjedniku zaustavljenog broda i da potpisanu dostavnicu vrati sudu. Rješenjem sud nalaže Lučkoj kapetaniji da učini određene radnje. Naime, tim rješenjem⁹⁷ lučka kapetanija nastupa u ime i za račun suda, tj. kao ovršni organ.⁹⁸ Postavilo se pitanje mora li lučka kapetanija odmah obavijestiti sud ako iz dokumentacije uzete s broda uvidi i utvrdi postojanje nesuglasice između podataka u rješenju suda i dokumentacije,⁹⁹ a koji bi mogli utjecati na odluku suda da su bili poznati prije donošenja rješenja. Smatramo da bi trebalo obavijestiti sud jer su zapravo svi ti dokumenti, koji su oduzeti brodu, sastavni dio sudskih spisa. U praksi to znači da se izvornici nalaze kod lučke kapetanije jer to nalažu posebni propisi, a i u slučaju da se brod oslobodi moraju se vratiti, dok su preslike kod suda i na raspolaganju sudu i strankama koje imaju pravni interes pregledati spis. Nadalje, problem koji se javlja je činjenica da su u nekoliko

⁹² V. PZ, čl. 862., st. 1. koji kaže da se to može učiniti na prijedlog stranke, zapovjednika broda ili čuvara broda. Mišljenja smo da je zapovjednik ovlašten predložiti premještanje broda i kada ga sud nije imenovao za čuvara broda.

⁹³ Troškovi premještanja broda vezani su uz trošak remorkera, pilota, odveza, goriva, maziva, priveza, vode i ostalih troškova.

⁹⁴ Usp. PZ, čl. 862. i v. odluku VPS RH, Pž-185/87 od 3. veljače 1987. (OPS RI, P-102/87 od 16. siječnja 1987): prvostupanjskim rješenjem udovoljeno je prijedlogu tuženika i odobren je premještaj tuženikova broda, dok je PSH, Pž-3675/90-2 od 28. prosinca 1990. (OPS RI, R-I 46/90 od 20. prosinca 1990.) gdje žalbeni sud dopušta izmjenu već donesene privremene mjere zaustavljanja broda i zabrane odlaska broda iz luke na način da izvrši premještaj broda u drugu, jeftiniju, luku s tim da će brodu biti zabranjen odlazak u drugu luku pod istim uvjetima. Nadalje premještaj se može dopustiti kad je to potrebno radi sigurnosti broda.

⁹⁵ Troškovi obuhvaćaju: korištenje obale - veza, odvoz smeća, posadu, lučke pristojbe, bunker, gorivo, mazivo, vodu, agenta (makar i nema posade na brodu), a ako nema posade onda i vrlo skupo čuvanje broda koje vrši ponekad posebno poduzeće ili Luka, koja onda to naplaćuje po satnici za 24 sata u tri smjene i v. čl. 56. i 58. PZ-a, i čl. 3., st. 7. Uredbe o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (NN, br. 110/04.) i Direktivu 2000/59/EC Europskog Parlamenta i Vijeća od 27. studenog 2000. o lučkim uređajima za prihvata otpada i ostataka tereta s brodova te čl. 18., st. 1. točke 14. Statuta Lučke uprave Rijeka.

⁹⁶ U slučaju premještanja broda izvan teritorija suda koji provodi privremenu mjeru, ostaje i dalje nadležan sud koji je otpočeo provođenje privremene mjere (v. ZPP, čl. 15., st. 3. pravila o *perpetuatio fori*).

⁹⁷ V. PZ, čl. 962. u svezi s PZ, čl. 860.

⁹⁸ Djelovanje, prava i dužnosti lučke kapetanije u tom vršenju funkcije detaljnije su određene na primjer u PZ-u, čl. 860., st. 1. t. 2. prema kojoj odredbi Lučka kapetanija određuje i čuvanje broda (prema potrebi), ali čini se da je to privremeno i sud ima konačnu riječ (PZ, čl. 861. i 862.)

⁹⁹ Primjerice, razlika između imena protivnika osiguranja u rješenju suda i podataka u dokumentaciji broda o vlasniku, zatim iz brodskog ugovora, ugovora o zakupu...

slučajeva brodovi, kojima je redovno dostavljena privremena mjera zabrane odlaska broda iz luke, jednostavno isplovili iz sidrišta. Praksa je nemoćna jer adekvatna mjera koja bi to mogla spriječiti ne postoji, budući da se čuvanje broda provodi na način da se posadi oduzmu pomorske knjižice i/ili putne isprave, ili oboje, zajedno s brodskim dokumentima.¹⁰⁰ Moglo bi se na brodu ostaviti minimalni broj posade, a ostatak posade smjestiti u hotel dok privremena mjera traje. To može biti i dosta visok trošak, tako da nije česta opcija. Iz praktičnih razloga možda bi bilo poželjno razmisliti da se uz privremenu mjeru zaustavljanja broda odredi i privremena mjera zabrane otuđenja ili drugog raspolaganja (*arg. PZ*, čl. 963.), što bi eventualno onemogućilo razna šikaniranja.¹⁰¹ Naravno, obratno, ne može se odrediti privremena mjera zabrane otuđenja ili drugog raspolaganja brodom bez da se brod zaustavi, čak i pod okolnošću da protivnik osiguranja prema kojem se zahtijeva privremena mjera zabrane otuđenja broda živi od tog broda, nije dovoljan razlog da se ne dopusti privremena mjera zabrane otuđenja broda.¹⁰² Naravno, to bi samo djelomično riješilo problem, jer 50% svjetske bruto tonaže brodovi su jeftinih zastava, a velika većina i plovidbeno nesposobna i bilo kakvo upisivanje ili obavješćavanje ne bi imalo nikakvog praktičnog smisla.

18. KONVENCIJA IZ 1999.

Dana 24. rujna 2011. konačno je stupila na snagu Konvencija iz 1999., a nakon što ju je Albanija, kao deseta država ratificirala 24. ožujka 2011.¹⁰³ Konvencija iz 1952. već je pomalo zastarjeli međunarodni akt kojega je stoga trebalo dopuniti novim rješenjima iz svijeta pomorstva kao ljudske djelatnosti izuzetno izložene svakodnevnim promjenama. U nastavku ćemo u vrlo kratkim crtama navesti njena najbitnija obilježja te pokušati na kraju odgovoriti treba li joj pristupiti i Republika Hrvatska.

¹⁰⁰ Međutim, unatoč svemu rečenom događa se da brod koji je zaustavljen jednostavno pobjegne. Tako da su primjera radi pobjegli brodovi: FANAKI I iz Kopra koji je bio zaustavljen rješenjem TS KP, RG-51/89., KASHEE iz Bara koji je bio zaustavljen rješenjem OPS TG, R-51/89., JUGOMETAL iz Rijeke, koji je bio, zaustavljen rješenjem OPS RI, XI-R-I-46/90-7 od 20. prosinca 1990. i CHAMPION iz Rijeke koji je bio zaustavljen nizom privremenih mjera 1991.

¹⁰¹ Usp. PSH, Rješenje br. II Pž-2927/90 od 23. listopada 1990. "Za privremene mjere brodova u gradnji ne primjenjuju se odredbe Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi već odredbe Zakona o izvršnom postupku. Da bi se ova privremena mjera za brod u gradnji dozvolila, potrebno je da tražilac učini vjerojatnim postojanje potraživanja te da dokaže postojanje opasnosti da će se bez zatražene mjere spriječiti ili znatno otežati naplata potraživanja. Ovu opasnost tražilac privremene mjere mora dokazati ukazivanjem na konkretne radnje, odnosno na propuste dužnika. Za sud nisu dovoljne objektivno postojeće činjenice kao primjerice da se radilo o potraživanju većeg obima, postojanju više vjerovnika, trajnijoj nelikvidnosti dužnika."

¹⁰² Tako VUJOVIĆ, Veljko, Odluke domaćih sudova i drugih organa, *Privremena mjera zabrane otuđenja broda*, PSH, Rješenje br. II Pž-3073/88-2 od 19. rujna 1989., *Uporedno pomorsko pravo*, vol. 33, 1991., no. 3-4, s. 339. do 340.

¹⁰³ Prije Albanije ratificirale su je slijedeće zemlje: Alžir, Benin, Bugarska, Ekvador, Estonija, Latvija, Liberija, Sirija i Španjolska.

Konvencija iz 1999. se primjenjuje: a) na svaki brod (osim ratnog), b) na brod koji može zaustaviti isključivo sud s obzirom na pomorske tražbine (sada ih je 22 umjesto 17 iz Konvencije iz 1952.), bez obzira vije li ili ne vije zastavu države ugovarateljice, c) ostvarivanje prava zaustavljanja broda moguće u točno određenim situacijama (temeljno je pravilo da je brod u vlasništvu dužnika-protivnika osiguranja),¹⁰⁴ d) sudovi države u kojoj je provedeno zaustavljanje ili je dano osiguranje radi ishođenja oslobođanja broda nadležni su za odlučivanje o *meritumu*, osim ako su se stranke valjano sporazumjele ili su se ranije valjano sporazumjele da spor iznesu pred sud druge države koji prihvati nadležnost ili pred arbitražu,¹⁰⁵ e) u odnosu na jamstvo sud će poštivati sporazum između stranaka o dostatnosti i obliku osiguranja (tek podredno sud određuje prirodu i iznos osiguranja koji neće biti veći nego što je vrijednost zaustavljenog broda) dok u odnosu na "kontra-jamstvo" vrijedi pravilo da sud može zaštititi vlasnika i zakupoprimalatelja zaustavljenog broda davanjem osiguranja od strane predlagatelja osiguranja.

Hoće li i Republika Hrvatska pristupiti i Konvenciji iz 1999.? Prilikom donošenja odluke o vezanosti za nju trebalo bi po nama voditi računa o slijedećim činjenicama: 1) jedan od najvećih nedostataka novog međunarodnog instrumenta ogleda se u strogo individualnom pristanku svake države biti država ugovarateljica, a što može izazvati velike razlike u primjeni; 2) prihvaćanjem "nove" automatski se na žalost ne otkazuje "stara" Konvencija iz 1952. što objektivno pojačava pravnu nesigurnost na globalnoj razini (čl. 12.); 3) *supsidijarna* (pomoćna) primjena u odnosu na međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti ili nacionalnog propisa koji joj daje pravnu snagu u državi u kojoj je provedeno zaustavljanje (čl. 8., st. 5.) te 4) mogućnost stavljanja rezervi u odnosu na: a) brod koji nije pomorski, b) na brod koji ne vije zastavu države stranke, c) na tražbine o pravu vlasništva na brodu¹⁰⁶ ili posjedu

¹⁰⁴ Te situacije su: vlasnik broda u vrijeme nastanka pomorske tražbine a odgovoran za tu tražbinu vlasnik je broda i u vrijeme provedbe zaustavljanja (čl. 3, st. 1.) a) ili zakupoprimalatelj broda u vrijeme nastanka tražbine a odgovoran za tu tražbinu u vrijeme provedbe zaustavljanja je vlasnik ili zakupoprimalatelj broda (čl. 3., st. 1.), b) ili, c) tražbina osigurana mortgageom na brodu, hipotekom ili sličnim teretom (čl. 3., st. 1.), c) ili d) tražbina se odnosi na pravo vlasništva ili na posjed broda (čl. 3., st. 1.), d) ili e) tražbina upravljena prema brodovlasniku, zakupoprimalatelju, menadžeru ili brodaru a osigurana je pomorskom privilegijom (čl. 3., st. 1.) e). Nadalje, dopustivo je zaustavljanje bilo kojeg drugog broda ili brodova koji su u trenutku provedbe zaustavljanja, u vlasništvu osobe koja je odgovorna za pomorsku tražbinu i koja je u trenutku nastanka tražbine bila vlasnik broda odnosno zakupoprimalatelj broda, naručitelj iz broderskog ugovora na vrijeme ili broderskog ugovora na putovanje s tim da se ova odredba ne primjenjuje na tražbine koje se odnose na vlasništvo na brodu ili na posjed broda (čl. 3., st. 2.). Zaustavljanje broda koji nije u vlasništvu osobe odgovorne za tražbinu dopustivo je samo ako se prema pravu države u kojoj je zaustavljanje predloženo, na temelju presude donesene s obzirom na tu tražbinu može provesti ovrha na brodu njegovom sudskom ili prisilnom prodajom (čl. 3., st. 3.).

¹⁰⁵ Nadležnost u postupku o predmetu spora uređuje čl. 7. Konvencije iz 1992.

¹⁰⁶ Tadašnja Jugoslavija je prilikom ratifikacije ove Konvencije iskoristila pravo da unese rezerve kako neće primjenjivati odredbe Konvencije nego svoje pravo kada se radi o sporovima o vlasništvu broda (v. čl. 10. a). Hrvatska je kasnije prihvatila stajališta Jugoslavije što znači da će u pogledu vlasništva broda primjenjivati svoj nacionalni zakon.

broda i d) međunarodne ugovore o unutrašnjoj plovidbi (čl. 10.). S tim u svezi treba istaknuti:

1. ponašanje naše države zavisi u bitnom od ponašanja država Europske unije (posebno zbog okolnosti da ćemo 1. srpnja 2013. najvjerojatnije postati punopravna članica). Bugarska, Estonija, Latvija i Španjolska jedine su države članice koje su je ratificirale pa je stoga realno očekivati da ona neće biti prihvaćena od širokog broja zemalja regionalne ekonomske grupacije;¹⁰⁷

2. što se tiče konvencija koje su *lex specialis* u odnosu na Konvenciju iz 1999. potrebno je izdvojiti dvije: a) o općem ograničenju odgovornosti (*Tonnage limitation*) i b) odgovornosti (*Liability Convention*). Hrvatska je ratificirala Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976. dana 27. studenoga 1992.,¹⁰⁸ dok je Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, 1992. ratificirala 24. siječnja 1997.¹⁰⁹ To znači da se osnivanjem fonda ograničene odgovornosti brodar (brodovlasnik) sprječava odnosno ukida privremena mjera zaustavljanja pa se zaustavljeni brod može osloboditi odlukom nadležnog suda (čl. 11. LLMC) odnosno osnivanjem fonda sud mora donijeti odluku o oslobađanju broda od privremenog zaustavljanja (čl. 6. CLC Konvencije). Predlagatelj osiguranja zaustavljanja broda u oba slučaja će se moći isključivo namiriti iz fonda kao zasebne imovine brodar - vlasnika broda;

3. u odnosu pak na rezerve na međunarodne ugovore o unutrašnjoj plovidbi Hrvatska je 17. rujna 2004. ratificirala Budimpeštansku konvenciju o ugovorima o prijevozu unutarnjim plovim putovima (dalje u tekstu: CMNI) koja međutim ne sadrži odredbe o nadležnosti, priznanju i izvršenju sudskih odluka što znači da bi se pravila iz ratificirane Konvencije iz 1999. trebala primjenjivati kao osnovni pravni izvor u međunarodnom i domaćem prijevozu tereta rijekama, jezerima i kanalima (čl. 181. našeg Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda, NN, br. 109/07. i 132/07., upućuje na odgovarajuću primjenu CMNI).

Treba li, dakle, RH ratificirati Konvenciju iz 1999.? Smatramo da ne postoji nikakva nužnost za njenu ratifikaciju iz nekoliko razloga. Prvi razlog je što to još uvijek nije učinila većina država Europske unije i SAD kao najveća pomorska sila. Drugi razlog je što aktualni PZ ima odgovore na sva pitanja u svezi s rezervama iz čl. 10. Treći razlog je ratifikacija od strane naše zemlje međunarodnih konvencija o ograničenju odgovornosti kao posebnih propisa *lex specialis* (LLMC i CMC Konvencije)

¹⁰⁷ Ipak, za svaki međunarodni ugovor od ključnog značenja je ponašanje Sjedinjenih Američkih Država. Od konvencija iz transportnog prava SAD su, kao trideseta država 05. rujna 2003. pohranile svoje isprave o ratifikaciji Montrelaske konvencije iz 1999. za međunarodni zračni prijevoz putnika, prtljage i tereta.

¹⁰⁸ Dalje u tekstu: LLMC, (NN-MU, br. 2/92).

¹⁰⁹ Dalje u tekstu: CLC Konvencija (NN-MU, br. 2/97).

kojima se regulira osnivanje fonda kao valjanog razloga za sprječavanje odnosno za ukidanje privremene mjere (st. 5., čl. 8. Konvencije iz 1999.).¹¹⁰ Što se pak tiče kruga tražbina za koje se može tražiti zaustavljanje broda PZ je samo usvojio tražbine s osnova peljarenja te tražbine iz osnova posredničkih provizija ili agencijskih naknada koje se duguju u vezi s brodom,¹¹¹ dok nije unio tražbine s osnova ekoloških šteta, premija osiguranja itd. No, RH međutim može unijeti u svoje zakonodavstvo bez ratifikacije i sve druge odredbe iz Konvencije iz 1999. za koje ima pravni interes. Bilo bi dobro razmisliti - u uvjetima kada brod može začas pobjeći iz luke - o otvorenoj listi pomorskih tražbina za donošenje privremene mjere zaustavljanja broda za koju je osobno odgovoran vlasnik broda sve do okončanja postupka o meritumu stvari a na zahtjev vjerovnika i uz uvjet ispunjenja zakonom traženih pretpostavki za određivanje privremene mjere propisane u čl. 296., st. 1. OZ-a, a u svezi s čl. 951. PZ-a. Naravno, brod se može osloboditi u svakom trenutku ako se položi dostatno zamjensko osiguranje. Slična rješenja imaju Sjedinjene Američke Države (v. *infra* t. 19.).

19. RECENTNA SUDSKA PRAKSA U SVEZI S PRIVREMENOM MJEROM ZAUSTAVLJANJA BRODOVA (SLUČAJ KRUZERA COSTA CONCORDIA OD 13. SIJEČNJA 2012.)

Učinci i domašaji privremene mjere najbolje su mjerljivi u sudskoj praksi. Stanković¹¹² ističe da je privremena mjera zaustavljanja broda "ubojito oružje" u rukama vjerovnika, a dodatan argument ovoj tezi su svakako iznosi koje dužnik (ili jamac), temeljem sudske odluke mora položiti na sudski depozit kako bi se već zaustavljeni brod oslobodilo ili u određenim slučajevima spriječilo njegovo zaustavljanje (u pravilu su iznosi u milijunima kuna).

Pravna snaga privremene mjere pokazuje se u sudskom postupku u SAD a nastalom povodom pomorske nesreće kruzera Costa Concordia koji se nasukao 13. siječnja 2012. na otočić Giglio nedaleko od Livorna u talijanskom dijelu Tirenskog mora (često usporediva s brodolomom TITANICA iz 1912.). Apsolutno najveća tragedija je što su 32 osobe izgubile život, a određeni broj je ozlijeđen, dok su svi izgubili cjelokupnu prtljagu ili njezin veći dio. U trenutku udara u kopno brod je vijao talijansku zastavu, a brodar je bila tvrtka Costa Crociere Spa, dioničko društvo sa sjedištem u Genovi, Italija. Odmah nakon nesreće postavilo se pitanje tko je odgovoran, kako odgovara te koliko će, ako odgovara, odgovorna osoba morati platiti

¹¹⁰ V. VUKOVIĆ, Ante, *Osnivanje fonda ograničene odgovornosti brodara*, magistarski rad, Pravni fakultet, Split, 2007., s. 1-150.

¹¹¹ V. STANKOVIĆ, Gordan, *Ovrha i osiguranje na brodu i teretu - novosti u svjetlu novog pomorskog zakona*, *Zbornik radova Savjetovanja Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava*, Hrvatsko društvo za pomorsko pravo, Rijeka, 2005., s. 158.

¹¹² V. Privremena mjera zaustavljanja broda (sinopsis predavanja) s poslijediplomskog znanstvenog studija "Pomorsko pravo i pravo mora" u Splitu, 2005., s. 1.

oštećenima i njihovim nasljednicima za štete. Brodar je, štiteći ponajprije svoje interese, ozlijeđenima ponudio nagodbu na iznos od 14.000,00 EURA naknade štete (hrvatski državljani su, primjerice prihvatili takvu soluciju), dok je bio spreman pregovarati s nasljednicima poginulih. S druge strane, američki odvjetnik John Arthur Eaves žrtvama je javno ponudio opciju tužbe pred američkim sudovima zbog dva ključna motiva: 1) naknada štete u slučaju smrti putnika puno je veća u SAD-u nego u državama koje su ratificirale Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974. zajedno s njezinim Protokolima iz 1976, 1990. i 2002. - nastavno: Atenska konvencija,¹¹³ 2) kao dokaz svojoj tvrdnji istaknuo je slučaj "Cermis of 1998" kada je NATO zrakoplov 3. veljače 1998. uzrokovao, udarom u žičaru, smrt 20 osoba na talijanskom skijalištu Cermis u Dolomitima. Zaustavljanje broda u SAD ima svoje specifičnosti i može se provesti kao postupak *in rem* (privremeno zaustavljanje, *arrest*) ili kao postupak *in personam* (pljenidba, *attachment*). Američko pravo ne poznaje razliku između "upisanog" vlasnika i stvarnog vlasnika (*beneficial owner*) pa je to bio očiti razlog zbog kojega su ga odvjetnici i preporučili.¹¹⁴ Daljna osobina američkih rješenja je u tome što vjerovnik - predlagatelj osiguranja može za tražbinu za koju je osobno odgovoran brodovlasnik pokrenuti postupak pljenidbe bilo kojeg (dostupnog) broda ili druge stvari ili prava koje su u vlasništvu brodovlasnika pa se stoga radi o slučaju *in personam*. Vrlo je važno istaknuti da je takva pljenidba dopuštena samo ako se, u trenutku podnošenja prijedloga za pljenidbu, dužnik ne može pronaći na području nadležnosti suda. U svakom slučaju predlagatelj mora dokazati sljedeće: 1. da ima tražbinu za koju je osobno odgovoran protivnik osiguranja (brodovlasnik), 2. da se protivnika osiguranja ne može pronaći na području nadležnosti suda, 3. da se brod protivnika osiguranja nalazi na području nadležnosti suda, i 4) da nema pravnih zabrana za određivanje i provedbu pljenidbe.

¹¹³ Atenska se konvencija, sukladno čl. 2. primjenjuje na svaki međunarodni prijevoz: a) ako brod vije zastavu ili je upisan u državi ugovarateljici ove Konvencije ili b) ako je sklopljen ugovor o prijevozu u državi ugovarateljici ove Konvencije ili c) ako je mjesto polaska ili odredišta, prema ugovoru o prijevozu, u državi ugovarateljici ove Konvencije. Sukladno čl. 17., st. 1. Atenske konvencije, po pitanju međunarodne sudske nadležnosti za rješavanje sporova koji proizlaze iz Konvencije, oštećenik ima pravo izbora između: a) suda mjesta stalnog boravišta ili glavnog poslovnog sjedišta tuženoga, ili b) suda mjesta dolaska ili suda mjesta odredišta prema ugovoru o prijevozu, ili c) suda države prebivališta ili stalnog boravišta tužitelja, ako tuženi ima poslovno sjedište i podvrgnut je sudbenosti te države, ili d) suda države gdje je sklopljen ugovor o prijevozu, ako tuženi ima poslovno sjedište i podvrgnut je sudbenosti te države. Nakon nastanka događaja koji je prouzročio štetu, stranke se mogu dogovoriti da se zahtjev za naknadu štete može podvrći bilo kojoj sudbenosti ili arbitraži (čl. 17., st. 2. Atenske konvencije). Republika Hrvatska je pristupila ovoj Konvenciji dana 12. siječnja 1998. dok Republika Italija i Sjedinjene Američke Države nikada nisu ratificirale Atensku konvenciju, a što je neobično važno u svezi sudbene nadležnosti (čl. 17.). Što se tiče iznosa ograničenja odgovornosti za tjelesne štete iznosi su se stalno povećavali sljedećim redosljedom: a) do 700.000,00 Poincarè franaka po putovanju (1974.), b) do 46.666,00 Posebnih prava vučenja (*Special Drawing Right*) nastavno: PPV po putovanju (1976.), c) do 175.000 PPV po putovanju (1990.), d) 250.000,00 PPV odnosno 400.000,00 PPV po putovanju.

¹¹⁴ Detaljnije MARIN, Jasenko, *Privremene mjere zaustavljanja broda*, Pravni fakultet, Zagreb, 2003., s. 189-195.

Sada ćemo prikazati kako su se navedena pravna pravila primijenila u sudskoj praksi. Tužitelj Kai Stumph iz Njemačke putem odvjetnika iz SAD-a uspješno je pokrenuo postupak *in personam* za tražbinu za koju je osobno odgovoran brodovlasnik, dakle protiv osobe koja je bila vlasnik MS Costa Concordia u trenutku nesreće (13. siječnja 2012.) i koja je vlasnik broda MS Carnival Triumph u trenutku pokretanja postupka pljenidbe (30. ožujka 2012.). U pitanju je bila očito velika spretnost i znanje jer je brod MS Carnival Triumph trebalo točno locirati u luci Galveston na obali Meksičkog zaljeva i to baš u trenutku dok je bio privezan u luci, spreman za daljnja putovanja s 2756 putnika na brodu.

Dakle, tužitelj/predlagatelj osiguranja zakoniti nasljednik poginule Njemice Siglinde Stumph uputio je, putem punomoćnika 30. ožujka 2012. Sudu u Galvestonu dva podneska: 1) tužbu radi naknade štete i zahtjev za obveznom privremenom mjerom te 2) prijedlog za izdavanje naloga za pljenidbu. Sud je istog tog dana promptno odgovorio izdavanjem dviju odluka: 1) privremene mjere zaustavljanja broda MS *Carnival Triumph* u vlasništvu tuženika Carnival PLC i Utopia Cruises, Inc. te 2) naloga lučkoj kapetaniji za pljenidbu broda.¹¹⁵ U suštini, sud je prihvatio sve zahtjeve koje su punomoćnici nasljednika pokojne Njemice naveli u tužbi i prijedlogu za obveznom privremenom mjerom.¹¹⁶ Punomoćnici tužitelja uvjerali su sud o pravnom i stvarnom statusu tuženika u odnosu na vlasništvo zaustavljenog broda. Tako je Carnival plc (tuženik ad. 1.) kao strana tvrtka osnovana sukladno zakonima Engleske i Walesa stvarni vlasnik *beneficial owner* broda MS Carnival Triumph kao i broda MS Costa Concordia dok je Utopia Cruises, Inc (tuženik ad. 2.) *alter ego* Carnival plc tj. samo nominalni vlasnik broda MS Carnival Triumph, osnovan u Panami radi izbjegavanja zakona i poreza (tzv. *single ship company*).¹¹⁷ Posebno su istaknuli, a što je vrlo bitno, da se tuženike ne može pronaći na području nadležnosti Suda u Galvestonu (obje tvrtke ne drže glavni ured u SAD-u ili Districtu Texas, nemaju ovlaštenu osobu za zastupanje u ovom postupku te ih se ne može pronaći na drugačiji način). U odnosu na sudsku nadležnost (*jurisdikciju*) suda u Galvestonu punomoćnici tužitelja su se pozvali na 28 U.S.C. par. 1333. Punomoćnici su se još pozvali na *Death on the High Seas Act 1920*, kao i na talijansko pravo. Što se tiče odgovorne osobe za smrt Siglinde Stumpf tužitelj je ciljao isključivo na brodovlasnike (tuženike) jer su propustili uspostaviti odgovarajući sustav sigurnosti i kontrole na brodu¹¹⁸ koji je

¹¹⁵ Cjeloviti tekst odluke u Predmetu br: 3:12-cv-00099 dostupan je na mrežnim stranicama: docs.justia.com/cases/federal/district.../0.pdf?... (25. srpnja 2012.).

¹¹⁶ Dostupano na mrežnim stranicama: docs.justia.com/cases/federal/district-courts/texas/txsdce/3:2012cv00099/964126/2/?ts=133357237. (25. srpnja 2012.).

¹¹⁷ Usporedi s Jasenko, MARIN, Proboj pravne osobnosti u pomorskom pravu, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 40, 2001., s. 83-115. Oštećena osoba tj. vjerovnik mora dokazati da poslovanje kroz *single ship companies* služi jedino kao sredstvo za "izigravanje" vjerovnika (povreda pravila o savjesnom poslovanju u pravnom prometu).

¹¹⁸ U državama koje su prihvatile ISM kodeks nepoštivanje njegovih odredbi može dovesti do gubitka

prouzročio tjelesne i materijalne štete nemjerljivih razmjera tijekom putovanja. Dakle, u pitanju je subjektivna odgovornost tj. krajnja nepažnja (*gross negligence*) brodovlasnika zbog koje bi, ako im se dokaže tako visok stupanj osobne krivnje, mogli i izgubiti pravo ograničiti svoju odgovornost (v. *Limitation of Liability Act of 1851*). U odnosu na nalog za pljenidbu broda MS Carnival Triumph, sudac je naložio da se isti brod zapljene zajedno s opremom i pripadnostima te da se preslika tužbe i ovog naloga odmah preda osobama u posjedu broda ili njegovom agentu i Sudu odmah vrati nalog. Neposredno nakon što je sud donio odluke brod MS Carnival Triumph bio je i zaustavljen. U takvoj situaciji brodovlasnici su morali pod hitno pronaći osiguranje u iznosu od 10.000.000,00 \$ koliko je i zatražio tužitelj u ime naknade štete te pripadajućih sudskih i odvjetničkih troškova. Nakon što je P & I klub uplatio na račun Suda navedeni iznos brod je bio oslobođen iz luke u Meksičkom zaljevu.

Dakle, ovaj sudski postupak u Galvestonu bio je postupak *in personam* (protiv vlasnika) jer je tužitelj, predlagatelj osiguranja, pokrenuo postupak zaustavljanja, pljenidbe (*arrest/attachment*) protiv dostupnog broda (*MS Carnival Triumph*) koji je u vlasništvu brodovlasnika. Ovakva pljenidba (*attachment*) bila je dopuštena jer se u trenutku podnošenja prijedloga za pljenidbu dužnici (ovdje tuženici) nisu mogli pronaći na području nadležnosti Suda dok se njihova imovina (brod) nalazila na području nadležnosti ovog Suda. Za očekivati je da će sudski postupak pokrenut od strane Kai Stumph iz Njemačke izazvati pozornost i drugih nasljednika poginulih u nasukavanju MS Costa Concordia u Italiji.

20. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Tijekom ovog rada iznijeta su brojna dvojbena pitanja u svezi s određivanjem i provedbom privremene mjere zaustavljanja broda kojoj je osnovna svrha osiguranje budućeg ostvarenja tražbine predlagatelja osiguranja (*konzervacijska funkcija*). Upozoreno je tako na nužnost unifikacije propisa, posebice kada se imaju u vidu razlike između postojećih uređenja u državama *common-law* sustava i sustava kontinentalnog pravnog kruga. Konvencijom iz 1952. brojna materijalna i postupovna pitanja prepuštena su nacionalnim uređenjima država ugovarateljica na čijem je području zaustavljanje izvršeno, a što je rezultiralo različitim uređenjima, dok niz pitanja uopće nije riješen. Jedno od dvojbениh pitanja je i pitanje nadležnosti *in meritum*. Nadalje, jedan od problema koji se javlja u primjeni instituta i na koji je upozoreno mogućnost je dvostruke registracije, tj. situacija da brod može privremeno viti i zastavu neke druge države različite od zastave matične države. Svakako *de lege ferenda*

prava na ograničenje odgovornosti. ISM kodeks kao sustav konvencijskih međunarodnih pravila o standardu za sigurno upravljanje i vođenje broda i sprečavanje onečišćenja obavezan je za sve članice SOLAS konvencije i brodove koji viju njihovu zastavu. Detaljnije PAVIĆ, Drago, *Pravni učinci ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 40, 2001., s. 57-70.

treba jasnije razriješiti i pitanje primjene Konvencije iz 1952. na brodove država ugovarateljica, i to u duhu rješenja Konvencije iz 1999. (čl. 8., st. 1.), koja se primjenjuje na sve brodove izuzev ratnih. Na taj bi se način, između ostalog, izbjegao i problem u slučaju kada je brod zaustavljen od strane dva predlagatelja: jednog na kojeg se primjenjuje Konvencija iz 1952. i drugog na kojeg se ne primjenjuje, a eventualno bi ti propisi bili u suprotnosti jedan s drugim. Nadalje, PZ propisuje da se radi osiguranja tražbina navedenih u čl. 953. st. 1. (klasičnih pomorskih tražbina) može zaustaviti bilo koji brod koji je u vrijeme podnošenja prijedloga u vlasništvu osobnog dužnika.¹¹⁹ Republika Hrvatska nije, a trebala je, iskoristiti mogućnost koja joj je dana Konvencijom iz 1952. i staviti rezervu čiji se učinak sastoji u tome da se zaustavljanje broda temeljem pravila *sister ship* primjenjuje i u slučaju tražbina osiguranih hipotekom odnosno *mortgageom* (kao Italija, Nizozemska, Egipat, Njemačka i Kuba). Time bi se približila rješenjima Konvencije iz 1999., koja proširuje krug brodova koji mogu biti privremeno zaustavljeni za tražbine radi kojih je brod opterećen pomorskom hipotekom, *mortgageom* ili sličnim teretom, tj. može se privremeno zaustaviti, za istu tražbinu, brod opterećen pomorskom hipotekom i/ili neki drugi brod koji je u vlasništvu osobnog dužnika. Prema odredbama PZ-a (čl. 958., st. 2.) stranka, predlagatelj osiguranja, može predložiti određivanje privremene mjere zaustavljanja broda "prije pokretanja ili tijekom parničnog, ovršnog ili upravnog postupka", dok opća pravila ovršnoga prava opravdano propisuju da se to može učiniti i nakon okončanja tih postupaka, sve dok ovrha ne bude provedena (OZ, čl. 293., st. 1.) odnosno dok se vjerovnik ne namiri. Slijedeći dikciju PZ-a mogla bi se dovesti u sumnju mogućnost izdavanja privremene mjere zaustavljanja protiv broda i nakon što su parnični, upravni ili ovršni postupci završeni. Međutim, doktrina govori u pravcu da se unatoč odredbi PZ-a, čl. 951. mora dopustiti određivanje privremene mjere zaustavljanja i nakon završenog postupka, jer bi inače predlagatelj osiguranja koji ima pomorsku tražbinu prema brodu došao u slabiji položaj od onog koji ima tražbine u ostalim slučajevima. Da prijedlog ne bi bio odbačen, predlagatelj osiguranja mora protivnika osiguranja u prijedlogu pravilno označiti, legitimirati. U tom je kontekstu zanimljivo pitanje pasivne legitimacije kroz prizmu proboja pravne osobnosti (*piercing/lifting the corporate veil*). Naime, hrvatsko zakonodavstvo dopušta proboj pravne osobnosti konceptom zlouporabe u trgovačkom pravu (Zakon o trgovačkim društvima (NN, br. 111/93., 34/99., 121/99., 52/00., 118/03., 107/07., 146/08. i 137/09.), čl. 10., ali je u domeni pomorskog prava to pitanje još uvijek problematično (u SAD-u, kao što

¹¹⁹ Usp. SKORUPAN WOLFF, Vesna, *Privremena mjera zaustavljanja broda*, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 46, 2007., s. 320-322. Bitno je da se može zaustaviti brod koji vije zastavu države ugovarateljice Konvencije iz 1952. (radi tražbina tamo navedenih), zatim brod koji vije zastavu države koje nisu ugovarateljice te konvencije temeljem reciprociteta (brodovi tih država mogu biti zaustavljeni samo radi tražbina navedenih u PZ-u) te brod koji vije zastavu države koje nisu ugovarateljice Konvencije iz 1952. i koje ne ispunjavaju uvjete reciprociteta (ti brodovi mogu biti zaustavljeni za svaku tražbinu).

smo vidjeli u slučaju zaustavljanja broda MS Carnival Triumph u tekstaškom Galvestonu, to je moguće jer je tužitelj uvjerio sud da je Carnival plc. *alter ego* od Utopia Cruises, Inc. koja je bila samo nominalni vlasnik navedenog broda). U tom pogledu, kao novinu, doktrina ističe Konvenciju iz 1999. koja je odredila mogućnost zaustavljanja brodova u zajedničkom pravnom, odnosno registriranom vlasništvu. Nadalje, Konvencija iz 1952. ne postavlja nikakav zahtjev glede pretpostavki da bi predlagatelj osiguranja morao učiniti vjerojatnim tražbinu, kao niti opasnost, dok je po PZ-u, kao i po OZ-u ovo bitna pretpostavka određivanja privremene mjere broda. U ovom se sastoji suštinska razlika u reguliranju instituta između Konvencije iz 1952. i PZ-a odnosno OZ-a. Smatramo, međutim, da zbog činjenice što je Konvencija iz 1952. inkorporirana u pravni sustav Republike Hrvatske, njezine odredbe treba primjenjivati, pa kao i u Italiji, Nizozemskoj i Portugalu i naši bi sudovi trebali element opasnosti pretpostaviti. Ako je cilj Konvencije iz 1952. "izjednačenje nekih pravila" vjerojatnost opasnosti ne smije se uvjetno govoreći *dokazivati*, jer neki pravni sustavi, npr. kao anglosaksonski i francuski uopće ne poznaju element utvrđivanja vjerojatnosti opasnosti prilikom određivanja privremene mjere zaustavljanja broda, a i samom činjenicom da je brod pokretnina (*sui generis*) element opasnosti bi trebao biti presumiran. Vrlo bitno i nezaobilazno pitanje, a posebice kada se ima u vidu međunarodni aspekt pomorstva, je pitanje dostave. Smatramo da je dostava zapovjedniku i dalje najpouzdaniji način obavljanja dostave, odnosno u slučaju da zapovjednik napusti brod, privremenom zastupniku. Jamčevina u postupku određivanja privremene mjere zaustavljanja i čuvanja broda može poslužiti kao sredstvo koje se daje umjesto privremene mjere ili kao uvjet za određivanje privremene mjere (OZ, čl. 300. i 301.). Slijedom OZ-a (čl. 15., st. 3.) na jamčevini koju je dala treća osoba stranke, predlagatelj i protivnik osiguranja stječu založno pravo, dok na jamčevini koju je druga osoba dala u korist treće osobe, sudionika, treća osoba ne stječe založno pravo. Držimo, kao i doktrina, da bi trebala steći založno pravo i za svoju eventualnu štetu i za svoje troškove sukladno činjenici da je njen položaj otežan ako nema založno pravo na jamstvu, jer bi morala ući u parnicu za naknadu štete, ako je uspjela u postupku za ukidanje privremene mjere. Za razliku od nje, stranka u čiju je korist položeno jamstvo samom činjenicom da ima sudsku odluku (ovršnu ispravu) o naplati ima pravo da se na temelju sudske odluke naplati iz položenog novčanog iznosa ili druge vrijednosti, ovisno o prenosivosti te druge vrijednosti. Nadalje, OZ (čl. 14.) govori o troškovima postupka, ali uopće ne spominje položaj treće osobe. Time je, naime, stvorena opasnost da sudovi sudioniku ne određuju troškove jer nigdje nije spomenuto da ima pravo da se njoj odrede troškovi u postupku privremene mjere, pa, kao i kod naknade štete, zauzmu stajalište da se troškovi ne mogu odrediti u postupku privremene mjere, nego se moraju zasebno određivati u parnici. Mišljenja smo, kao i doktrina, da treba razmotriti pravo treće osobe na naknadu troškova u postupku privremene mjere jer bi se kao specifičan sudionik, čiji se prigovori

moгу eventualno rješavati meritorno (OZ, čl. 56., st. 2.) kada se poziva na pravomoćnu presudu, javnu ispravu i sl., našla u poziciji da kada sud rješava meritorno o privremenim mjerama mora vjerojatno odlučiti i o troškovima. U pogledu kvaliteta jamstva mišljenja smo da je sasvim prihvatljivo da brodar (brodovlasnik, protivnik osiguranja) daje jamčevinu na koju pristaje predlagatelj osiguranja, a tek da je podredno određuje sud. Ako su položena jamstva dovoljna za pokriće ukupnih tražbina za koje je određena privremena mjera zaustavljanja broda, sud će ukinuti tu privremenu mjeru uz dva uvjeta: da su garancije raspoložive i prenosive u korist vjerovnika i da država na čijem su području položene garancije postupa na jednak način prema garancijama položenim na području Republike Hrvatske. Osim pitanja kvalitete, može se promatrati i jedan aspekt kvantitete u smislu odnosa vrijednosti jamčevine i potraživanja čije se osiguranje traži. Konvencija iz 1952. koristi sintagmu "dovoljno jamstvo" dok Konvencija iz 1999. u pogledu jamčevine traži da bude dostatna i dana u zadovoljavajućem obliku, objašnjavajući da kada sud određuje jamčevinu ona ne može biti veća nego je vrijednost broda. Zbog toga, a budući da jamčevina zamjenjuje brod, smatramo da je nesporno da jamstvo mora biti u razumnoj visini, prikladno, jednostavno, brzo provedivo, kako za davanje, tako i za korištenje te da se predlagatelj ne može protiviti oslobođenju broda, jer i u slučaju da provede ovrhu ne bi mogao dobiti više. Problem i dalje ostaje činjenica da sva pravna vrela vezana za predmetnu materiju sadrže u sebi i postupovne i materijalno-pravne odredbe, zbog čega držimo da bi tu dosta bitnu materiju u pomorsko orijentiranoj zemlji trebalo regulirati na jednom mjestu u Pomorskom zakoniku, jer dosadašnja pravna regulativa postupka zaustavljanja i čuvanja broda s ovršnim postupkom izaziva pravnu nesigurnost i konfuziju.

U odnosu na ratifikaciju Konvencije iz 1999. od strane naše države držimo da za to ne postoji nikakva nužnost. Ovaj novi međunarodni instrument iz pomorskog prava naišao je na vrlo slab odaziv u svijetu tako da je stupio na snagu tek 24. rujna 2011. (12 godina nakon donošenja u Ženevi). Republika Hrvatska bi, kao najvjerojatnija buduća punopravna članica od 1. srpnja 2013., trebala slijediti volju većine država Europske unije. S druge strane, smatramo da postojeća rješenja iz PZ-a na zadovoljavajući način rješavaju problematiku "ubojitog oružja" u rukama predlagatelja osiguranja. Ipak, bilo bi dobro razmisliti o otvorenoj listi pomorskih tražbina za donošenje privremene mjere zaustavljanja broda za koju je osobno odgovoran vlasnik broda sve do okončanja postupka o meritumu uz, naravno, pravo protivnika osiguranja na oslobađanje broda u svakom trenutku kada se položi dostatno zamjensko osiguranje. Slična rješenja imaju Sjedinjene Američke Države od čijeg će ponašanja zavisiti globalni uspjeh ili neuspjeh Konvencije iz 1999.

LITERATURA

1. BERLINGIERI, Francesco, *Arrest of Ships, A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Convention*, 3rd ed, Comite Maritime International (CMI), London, 2000.
2. BOLANČA, Dragan, KANDARE, Boris, *Mjere osiguranja na brodu u svijetlu odredaba Pomorskog zakonika Republike Hrvatske*, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, vol. 32, 1995., no. 1.
3. BRAJKOVIĆ, Vladislav i dr., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, s napomenama i komentarskim bilješkama*, NN, Zagreb, 1981.
4. CRNIĆ, Ivica, GRUBIĆ, Vesna, *Izvršni postupak u praksi*, Informator, Zagreb, 1993.
5. CVITANIĆ, Antun, *Pravno uređenje splitske komune po statutu iz 1312.*, Split, Književni krug, 1964.
6. CVITANOVIĆ, Antun, *Iz dalmatinske pravne povijesti - Naše srednjovjekovno pomorsko pravo*, Split, Književni krug, 2002.
7. ČIZMIĆ, Jozo, *Uredan poziv – pretpostavke za donošenje presude zbog izostanka*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 19, 1998., Suppl.
8. ĆORIĆ, Dorotea, *Međunarodna unifikacija pravila o postupku privremene mjere zaustavljanja broda*, *Uporedno pomorsko pravo*, Zagreb, vol. 32, 1990., no. 1-2.
9. ĆORIĆ, Dorotea, *Odluka Okružnog suda SAD, Južni okrug New Yorka, presuda od 12. svibnja 1989. Organes enterprises, INC. & Hermanes Machuca, INC. vs. Turbana Corporation m/b "Khalij Frost"*, *Uporedno pomorsko pravo*, Zagreb, vol. 32, 1990., no. 3-4.
10. DEGAN, Vladimir Đ., *Međunarodno pravo mora: U miru i oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002.
11. DEVIĆ, Pave, *Privremena mjera zaustavljanja broda*, *Uporedno pomorsko pravo i Pomorska kupoprodaja*, br. (107-108), Zagreb, 1986.
12. DIKA, Mihajlo, *Privremene mjere radi osiguranja nenovčanih tražbina*, Zagreb, *Pravo i porezi*, 1999., br. 9.
13. GRABOVAC, Ivo, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003.
14. HLAČA, Vinko, *Ovrha pomorskih tereta i hipoteka*, Znanstveno istraživački projekt, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006.
15. IVKOVIĆ, Đorđe, *Jamstvo u postupku privremenih mjera na brodu*, Priručnik, Piran, 2002., (literatura je dostupna na službenim stranicama Društva za pomorsko pravo Slovenije).
16. IVKOVIĆ, Đorđe, *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju brodova iz 1952.* (literatura je dostupna na službenim stranicama Društva za pomorsko pravo Slovenije).
17. IVKOVIĆ, Đorđe, *Privremene mjere na brodu*, 1994., II. izd., (dostupno na službenim stranicama Društva za pomorsko pravo Slovenije).
18. IVKOVIĆ, Đorđe, *Privremene mjere na brodu*, I - dio, (dostupno na stranicama Društva za pomorsko pravo Slovenije).
19. IVKOVIĆ, Đorđe, *Sudionik/treća osoba*, 2000., (literatura je dostupna na službenim stranicama Društva za pomorsko pravo Slovenije).
20. MARIN, Jasenko, *Davanje osiguranja u postupku osiguranja tražbina određivanjem privremene mjere na brodu*, *Zbornik Pravnog Fakulteta Sveučilišta u Splitu*, vol. 34, 1997., no. 1.

21. MARIN, Jasenko, *Privremene mjere zaustavljanja broda* (doktorska disertacija), Pravni fakultet Sveučilište u Zagrebu, 2002.
22. MARIN, Jasenko, *Proboj pravne osobnosti u pomorskom pravu, Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 40, 2001.
23. MARINOVIĆ, Ante, *Dubrovačko pomorsko pravo: Povijesni pregled, Knjiga I, Statutarno pomorsko pravo srednjovjekovne dubrovačke komune*, Split, Književni krug, 1998.
24. PAVIĆ, Drago, *Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti brodarka, Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 40, 2001.
25. RUDOLF, Davorin, *Međunarodno pravo mora*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1985.
26. RUŠINOVIĆ, Dušanka, *Postupak osiguranja privremenom mjerom zaustavljanja broda, Usporedno pomorsko pravo*, vol. 32, 1990., no. 1-2.
27. SKORUPAN WOLFF, Vesna, *Privremena mjera zaustavljanja broda, Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 46, 2007.
28. STANKOVIĆ, Gordan, *Ovrha i osiguranje na brodu i teretu: novosti u svjetlu novog Pomorskog zakonika, Zbornik radova sa savjetovanja "Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava"*, Hrvatsko društvo za pomorsko pravo, Rijeka, 2005.
29. STANKOVIĆ, Gordan, *Privremena mjera zaustavljanja broda (sinopsis predavanja), Poslijediplomski studij "Pomorsko pravo i pravo mora"*, Split, 2005.
30. STUHNE, Zinajda, *Ovršni zakon s komentarom*, Zgombić & Partneri, II. izd., Zagreb, 2006.
31. TRIVA, Siniša i dr., *Sudsko izvorno pravo*, Zagreb, Informator, 1980.
32. TRIVA, Siniša, *Početak arbitražnog postupka uoči prihvatanja Uncitralovog model-zakona, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 35, 1985., no. 2-3.
33. VEDRIŠ, Klara, *Kuća lordova, presuda od 14. siječnja 1985 Samick lines Co. Ltd. V. Owner of the ship "Antonis P. Lemos"*, *Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 105 – 106, Zagreb, 1985.
34. VUJOVIĆ, Veljko, *Odluke domaćih sudova i drugih organa: Privremena mjera zabrane otuđenja broda, PSH, Rješenje br. II Pž-3073/88-2 od 19. rujna 1989.*, *Usporedno pomorsko pravo*, Zagreb, vol. 33, 1991., no. 3-4.
35. VUKOVIĆ, Ante, *Osnivanje fonda ograničene odgovornosti brodarka*, magistarski rad, Pravni fakultet, Split, 2007.
36. Odluka OPS RI, br. R-I-30/91 od 16. ožujka. 1991.
37. Odluka OPS RI, II-P-1217/77-4 od 20. prosinca 1977.
38. Odluka OPS RI, II-R-I-17/85-2 od 25. siječnja 1985.
39. Odluka OPS RI, XI-R-I-46/90-7 od 20. prosinca 1990.
40. Odluka OPS TG, R-51/89.
41. Odluka PSH, II-Pž-1159/91-1 od 11. travnja 1991. (OPS RI, 30/91. od 16. ožujka 1991.).
42. Odluka PSH, Pž-18/92 od 21. siječnja 1992.
43. Odluka PSH, Pž-3675/90-2 od 28. prosinca.1990. (OPS RI, R-I 46/90 od 20. prosinca 1990.)
44. Odluka PSH, Rješenjem II-Pž-562/85-2 od 02. travnja 1985.
45. Odluka PSH, Rješenje br. II Pž-2927/90 od 23. listopada 1990.

46. Odluka TS KP, RG-51/89.
47. Odluka VPS RH, PŽ-185/87 od 03. veljače 1987. (OPS RI, P-102/87 od 16. siječnja 1987).
48. Odluka VPSH koji je rješenjem IV-PŽ-985/88-2 od 26. travnja 1988. (OPS RI, XI-R-136/86-13).
49. Odluka VPSH, Rješenje broj: PŽ-332/85 od 05. ožujka 1985.
50. Odluka Vrhovnog suda RH, Rješenje br. Gzz-154/2001-2 od 24. travnja 2002.
51. Odluka VTS RH, PŽ-1200/02 od 23. travnja 2002.
52. Odluka VTS RH, PŽ-1887/04 od 15. lipnja 2004.
53. Odluka VTS RH, PŽ-2024/06 od 23. kolovoza 2006. (TS Zagreb Ovr-13098/05 od 28. prosinca 2005.).
54. Odluka VTS RH, PŽ-2324/06 od 20. ožujka 2007. (TS Rijeka P-1457/05 od 02. veljače 2006.).
55. Odluka VTS RH, PŽ-283/97-2 od 02. travnja 1997.
56. Odluka VTS RH, PŽ-344/06 od 20. veljače 2006. (TS Split R1-149/05 od 20. listopada 2005.).
57. Odluka VTS RH, PŽ-344/06 od 20. veljače 2006. (TS Split R1-149/05 od 20. listopada 2005.).
58. Odluka VTS RH, PŽ-4486/02 od 01. ožujka 2005.
59. Odluka VTS RH, PŽ-6111/03 od 16. lipnja 2006. (TS Rijeka P-297/03 od 08. svibnja 2003.).
60. Odluka VTS RH, PŽ-6337/05 od 03. studenog 2005. (TS Zadar Ovr-228/04 od 16. rujna 2005.).
61. Odluka ŽS u Rijeci, GŽ 105/2001.
62. Odluka ŽS u Rijeci, GŽ 610/00.
63. Odluka ŽS u Šibeniku, GŽ 1189/2003.
64. Odluka ŽS u Varaždinu, GŽ. 266/03-2 od 24. veljače 2003.
65. Odluka VTS RH, PŽ-3876/11-3 od 4. srpnja 2011. (TS u Splitu R1-55/11 od 17. ožujka 2011.).
66. Odluka VTS RH, PŽ-4972/08 od 29. prosinca 2008. (TS Split P-205/08 od 3. travnja 2008.).
67. Direktiva 2000/59/EC Europskog Parlamenta i Vijeća od 27. studenog 2000. o lučkim uređajima za prihvat otpada i ostataka tereta s brodova.
68. Haška konvencija o dostavljanju u inozemstvo sudskih i izvansudskih akata u građanskim i trgovačkim stvarima (NN - MU, br. 3/06.).
69. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. (NN - MU, br. 9/00.).
70. Međunarodna konvencija o zaustavljanju brodova iz 1999.
71. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o privremenom zaustavljanju pomorskih brodova iz 1952., (NN - MU, br. 1/92.).
72. Ovršni zakon (NN, br. 57/96., 29/99., 42/00., 173/03., 194/03., 151/04., 88/05., 121/05., 67/08.).
73. Pomorski zakonik (NN, br. 181/04., 76/07., 146/08. i 61/11.).
74. Slovenski Pomorski zakonik (Uradni list RS, št. 120/06. UPB2, 88/10. in 59/11.).
75. Slovenski Pomorski zakonik (Uradni list RS, št. 26/01., 21/02., 2/04. i 37/04. - uradno prečišćeno besedilo).

76. Uredbe o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (NN, br. 110/04.).
77. Zakon o arbitraži (NN, br. 88/01.).
78. Zakon o parničnom postupku (NN, br. 53/91., 91/92., 58/93., 112/99., 88/01., 117/03., 88/05., 02/07., 84/08., 123/08. i 57/11.).
79. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SFRJ, br. 22/77.).
80. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (NN, br. 91/96., 68/98., 137/99., 22/00., 73/00., 129/00., 114/01., 79/06., 141/06., 146/08., 38/09. i 153/09.).

Summary:

SHIP ARREST IN THE CROATIAN LAW
– de lege lata and de lege ferenda solutions –

Security measures, in various forms, have found their place in a number of legal disciplines, including the maritime procedural law. One of the security measures is the temporary measure of ship arrest, which will be the subject-matter of this paper. This security measure is undoubtedly of great importance and it has perhaps the greatest value in relation to other security measures available to the proposer of security measures, since it precedes the taking of all other temporary measures. Attention will be focused on the procedure of determining the measure to arrest the ship and on the problems that may arise or have already arisen in the determination of case law. Relevant legislative regulation of the issue through the history and legal sources governing this issue will be briefly presented at the beginning of the paper. In the central part of the paper the procedural elements of the institute will be discussed, bearing in mind the fact that the sources of law governing the institute, although they contain procedural provisions, do not regulate the whole process of securing the temporary measure of ship arrest, which complicates treatment and enforcement and makes the procedure extremely complex. Namely, the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Vessels (Official Gazette - International Treaties, No. 1/92 - hereinafter: The Convention of 1952), from the standpoint of procedural provisions, does not regulate all areas, but it refers to the application of the law of the state in which ship arrest was required (*lex fori*). In the Republic of Croatia this is regulated by the Maritime Code (Official Gazette, Nos 181/04, 76/07, 146/08 and 61/11), which also contains blanket provisions (Art. 841, paras 3. and 5.) according to which the provisions of the Enforcement Act should be applied (Official Gazette, Nos 57/96, 29/99, 42/00, 173/03, 194/03, 151/04, 88/05, 121/05 and 67/08). Article 19, paragraph 1 of the Enforcement Act indicates the corresponding application of the Civil Procedure Act (Official Gazette, Nos 53/91, 91/92, 58/93, 112/99, 88/01, 117/03, 88/05, 02/07, 84/08, 123/08 and 57/11). The final part of the paper, in addition to the analysis of the relevant characteristics of the Institute, points out problems and offers possible solutions. Some of these solutions follow those that had been proposed in the International Convention on the Arrest of Ships (Geneva 1999), which entered into force on 24 September 2011 (the Republic of Croatia has not ratified it).

Keywords: ship arrest; requirements for ordering preliminary measures.