

SUVLASNIŠTVO NA BRODU I OVRHA NA UDJELIMA BRODA

mr. sc. Dean Vuleta
Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

UDK: 347.791.6
Ur.: 5. rujna 2014.
Pr.: 1. veljače 2015.
Pregledni znanstveni rad

Sažetak

Za razliku od samovlasništva koje predstavlja vlasništvo jedne fizičke ili pravne osobe na određenoj stvari (brodu), pravo suvlasništva predstavlja glavni oblik vlasništva u pravnim odnosima s više nositelja (subjekata prava). Općenito, na stvari može postojati i zajedničko vlasništvo, sličan pravni institut suvlasništvu, ali samo kada je to nekim zakonom izrijekom određeno. Sukladno odredbama Pomorskog zakonika postupak ovrhe radi namirenja novčane tražbine na prijedlog ovrhovoditelja, osim na brodu, može se odrediti i provesti na udjelu ili udjelima broda u vlasništvu suvlasnika - ovršenika. U tom slučaju mora postojati nedvosmislenost u shvaćanju pojma zajedničkog vlasništva i suvlasništva. U pravnom prometu udjel broda je samostalna stvar, kao i nepodijeljeni brod, pa vlasnik može s njime slobodno raspolagati, ako se takvom raspoložbom ne dira u prava ostalih suvlasnika broda. Iz tih se razloga odredbe koje reguliraju prisilnu prodaju nepodijeljenog broda primjenjuju i na prisilnu prodaju udjela broda, ali uz određena odstupanja. Stoga suvlasništvo na brodu, kao vrsta prava vlasništva, sadrži neke specifičnosti koje bi u slučaju prisilne prodaje udjela broda u vlasništvu ovršenika mogle imati neposredan utjecaj na pravni status ostalih suvlasnika broda koji nisu stranke u postupku. Isto tako, tijekom postupka prisilne prodaje udjela broda, kao i cijelog broda, dolazi do izražaja težak položaj vjerovnika ponajprije zbog nepotpunih odredbi Pomorskog zakonika. Odredbe nekih pravnih sustava koje se odnose na prisilnu prodaju broda ili udjela broda sadrže određene specifičnosti koje vrijedi analizirati kao putokaz zakonodavcu u budućim nadopunama Pomorskog zakonika.

Ključne riječi: ovrha, udjeli broda, zajedničko vlasništvo, suvlasništvo na brodu, poredbena analiza.

1. UVOD

Specifičnost ovršnog postupka na brodu uvjetovana je imovinskopravnim karakteristikama broda kao predmeta prisilne naplate vjerovnikove tražbine. Brod je

po svojim imovinsko-pravnim osobinama pokretna, nepotrošena i sastavljena stvar.¹ Fizički i pravno je pokretna stvar zbog svoje izuzetne mobilnosti i mogućnosti kratkotrajnog zadržavanja na određenoj lokaciji (luci). Opće je pravilo da su pokretne one pojedinačno određene stvari koje se mogu premještati s jednog mjesta na drugo, a da im se ne povrijedi bit (supstanca). Bitno obilježje pokretina je njihova mobilnost, pa je prema tome brod kao plovilo koje je namijenjeno plovidbi nedvojbeno pokretna stvar. Brod je i nepotrošena stvar jer mu je svrha trajno iskorištavanje. Kao sastavljena stvar predstavlja jedinstvo samostalnih i nesamostalnih dijelova te pripadaka koji kao stvari trajno služe upotrebi broda (primjerice konopi, sidra, čamci, nautički instrumenti).² Brodovi se u stvarnopravnim raspolaganjima tretiraju poput nekretnina na kopnu, prvenstveno zbog svoje velike vrijednosti te podvrgavaju knjižnom režimu evidentiranja u upisnik brodova.³ Predmet ovrhe sukladno članku 842. PZ-a, osim broda koji se nalazi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, može biti i udjel (udjeli) broda u vlasništvu ovršenika koji se nalazi u suvlasničkom pravnom odnosu s drugim vlasnikom (vlasnicima) udjela broda.⁴ Ovrhu na brodu (udjelima broda) prema članku 841. stavak 6. PZ-a određuju i provode trgovački sudovi nadležni za pomorske sporove.

S obzirom na to da PZ utvrđuje da se ovrha može odrediti i provesti na udjelima broda u suvlasništvu, potrebno je jasno odrediti razliku između terminološki i pravno sličnih instituta -zajedničkog vlasništva i suvlasništva. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (dalje: ZV), Narodne novine, br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12, 152/14, utvrđuje institut zajedničkog vlasništva člancima 57.-66. Prema članku 57. stavku 1. stvar je u zajedničkom vlasništvu kad na nepodijeljenoj stvari postoji vlasništvo dviju ili više osoba (zajedničara). Sve takve osobe imaju na stvari udjele, ali veličina njihovih udjela nije određena. Udjeli zajedničara mogu se utvrditi, pa u tom slučaju zajedničko vlasništvo prestaje i pretvara se u suvlasništvo. Stavak 2. toga članka naglašava da stvar može biti u zajedničkom vlasništvu samo ako je to izriekom određeno nekim zakonom. Zajedničko vlasništvo je u pravnom prometu izvanredni oblik vlasništva, utvrđen zakonom, pa time suvlasništvo ima karakter glavnog oblika vlasništva s više nositelja (subjekata prava). Prema članku 58. stavku 2. ZV-a udjel koji posjeduje zajedničar u zajedničkom vlasništvu prelazi na njegove nasljednike. Članak 63. stavak 2. ZV-a daje ovlast svakome zajedničaru da može tražiti podjelu zajedničkog

- 1 Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 (u daljnjem tekstu PZ) u članku 5. stavak 4. definira brod, osim ratnog broda, kao plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15 ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački.
- 2 O imovinsko-pravnim osobinama broda detaljnije: Marin, Jasenko, Stvarnopravno uređenje za plovila unutarnje plovidbe, Pravni fakultet u Zagrebu, PPP, br. 163, 2009., str. 34.-36.
- 3 Postupak za upisivanje u upisnik brodova reguliran je u PZ-u člancima 253.-313. Jedan od važnijih razloga za uspostavu takvog pravnog režima je činjenica da je pravo vlasništva tijesno povezano s pravom državne pripadnosti broda, a o državnoj pripadnosti broda često ovisi koji će pravni poredak biti mjerodavan u slučaju spora.
- 4 U današnjem pomorskom prometu veće brodarske kompanije kao nositelji pomorskoga gospodarstva u pravilu su vlasništvo više pravnih ili fizičkih osoba.

vlasništva tako da se odredi koliki mu suvlasnički dio pripada. Određivanjem njegovog suvlasničkog dijela on postaje suvlasnik s ostalima koji su u preostalom dijelu zajednički vlasnici dok se i oni ne podijele. Kad se i oni podijele njihovo zajedničko vlasništvo postaje suvlasništvo. Sukladno članku 64. ZV-a svaka osoba koja ima valjani pravni interes ovlaštena je zahtijevati da se zajedničko vlasništvo podijeli tako da se odredi koliki suvlasnički dio pripada određenom zajedničaru na ime njegovog udjela u zajedničkom vlasništvu. Takve osobe s pravnim interesom su nasljednici zajedničara i njegovi vjerovnici koji žele provesti ovrhu radi namirenja svojih tražbina na udjelu zajedničara u zajedničkom vlasništvu.

Pravni sustav Republike Hrvatske, sukladno Zakonu o nasljeđivanju, Narodne novine, br. 48/03, 163/03, 35/05, 127/13 koji u članku 141. navodi nasljedničku zajednicu, smatra ostavinu (u kojoj mogu biti i brodovi) zajedničkom imovinom nasljednika od trenutka smrti ostavitelja pa sve dok ta imovina pravomoćnim rješenjem ne bude predana nasljednicima, neovisno hoće li se svakome od njih predati određene stvari u samovlasništvo ili će im biti predane u suvlasništvo. Prema članku 638. stavku 3. Zakona o obveznim odnosima (dalje: ZOO), Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11, kod ortaštva, jedinog značajnijeg područja u kojem se susrećemo sa zajedničkim vlasništvom, imovina ortaštva je zajedničko vlasništvo ortaka. U pomorskom prometu ortaštvo se često prakticira kod zajedničke gradnje brodova.

U pravnom prometu institut suvlasništva je prikladniji s obzirom na to da je suvlasnički dio uvijek točno određen, te je razvrgnuće jednostavnije. Kod zajedničkog vlasništva je određivanje udjela složeno s obzirom na poteškoće utvrđivanja radnog doprinosa i zarade svakoga zajedničara. To je važni razlog što je zajedničko vlasništvo u pravnom prometu izvanredni oblik vlasništva nad zajedničkom imovinom utvrđen zakonom.⁵ Za razliku od zajedničkog vlasništva, kod suvlasništva, kao glavnog oblika vlasništva s više pravnih subjekata, udjeli su određeni razlomkom - jedna polovica stvari (broda), jedna trećina, jedna četvrtina, jedna dvadeset petina itd. Kod zajedničkog vlasništva zajedničar ne može raspolagati svojim dijelom (prodavati ga, davati u zalog i sl.) bez suglasnosti ostalih zajedničara. Kod suvlasništva za suvlasnika nema takvih ograničenja, pa on može slobodno raspolagati svojim udjelom, prodati ga ili darovati, ako time ne dira prava ostalih suvlasnika.

2. KARAKTERISTIKE PRAVA SUVLASNIŠTVA NA BRODU

Pitanje suvlasništva kao oblika prava vlasništva na brodu PZ, u članku 209. stavku 2. i 3. jedino utvrđuje da brod može biti u suvlasništvu, te da se suvlasništvo dijeli na jednake dijelove, ako između suvlasnika nije drugačije ugovoreno. S obzirom na status broda, kao specifične nekretnine u stvarnopravnim raspolaganjima, za rješavanje ostalih pitanja u pogledu suvlasništva potrebno je primijeniti odredbe članka 36.-56. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima kojima se utvrđuje

5 Podrobnije o problematici koja prati zajedničko vlasništvo i suvlasništvo i njihovim karakteristikama kao vrstama vlasništva, Maganić, Aleksandra, Razvrgnuće suvlasničke zajednice, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 2008., sv. 29., no. 1., str. 413.-457.

institut suvlasništva. Taj zakon u članku 36. stavku 1. navodi da ako više osoba ima neku stvar (brod) u svome vlasništvu tako da svakoj pripada po dio toga prava vlasništva, računski određen razmjerom prema cijelom pravu vlasništva stvari (broda), sve su one suvlasnici te stvari (broda), a dijelovi prava vlasništva koji im pripadaju njihovi su suvlasnički dijelovi. Stavkom 2. utvrđeno je da kod postojanja sumnje koliki su suvlasnički dijelovi smatra se da su jednaki. Ti dijelovi mogu, ali i ne moraju biti isti. Neki brod je u suvlasništvu i ako je suvlasnički dio jednog suvlasnika devedeset devet posto, a drugog suvlasnika samo jedan posto. Sukladno članku 37. ZV-a svaki suvlasnik na dijelu koji mu pripada ima sva vlasnička prava kakva pripadaju vlasniku, ako izvršenjem tih prava ne dira u prava ostalih suvlasnika. U pravnom prometu se uzima da je suvlasnički dio broda samostalna stvar. Svaki suvlasnik ima pravo sudjelovati u odlučivanju o svemu što se tiče broda koji je u suvlasništvu (upravljanje brodom) zajedno s ostalim suvlasnicima. Kad je neki suvlasnik poduzeo posao glede suvlasničkog udjela bez potrebne suglasnosti ostalih suvlasnika, primjenjuju se odredbe o poslovodstvu bez naloga.⁶ Prema članku 44. i 45. ZV-a suvlasnici mogu ugovoriti da će međusobno podijeliti izvršavanje suvlasničkih ovlasti, a brod mogu suglasno povjeriti na upravljanje određenoj poslovno sposobnoj fizičkoj ili pravnoj osobi kao upravitelju koja će djelovati kao njihov opunomoćenik. Isto tako, za upravitelja mogu izabrati jednoga ili nekolicinu između sebe. Kad ima više upravitelja oni odlučuju većinom glasova, ako suvlasnici nisu odlučili drukčije. U odnosima između upravitelja i suvlasnika vrijede odredbe o pravnom odnosu između nalogodavca i nalogoprimca.⁷ Prema članku 46. ZV-a u pogledu zaštite broda u suvlasništvu prema trećima, svaki suvlasnik glede cijelog broda ima pravo postavljati protiv svakoga trećega one zahtjeve koje može stavljati svaki vlasnik broda, s time da predaju cijelog broda u posjed može tražiti samo prema pravilima obveznog prava o nedjeljivim obvezama.⁸ Članci 37.-42. ZV-a uređuju način odlučivanja i upravljanja u svemu što se tiče stvari (broda) u suvlasništvu, odnosno poslove redovite uprave i izvanredne poslove koji premašuju okvir redovitog upravljanja. O poslovima koji se tiču samo redovitoga upravljanja odlučuju suvlasnici većinom glasova, s tim da se većina glasova računa po suvlasničkim dijelovima, a ne po broju suvlasnika. Ako se ne može postići većina, a poduzimanje nekog posla redovite uprave je nužno za održavanje broda, na zahtjev bilo kojeg od suvlasnika odluku će donijeti sud. Svaki suvlasnik protiv čije je volje većina odlučila da se neki posao poduzme ili je to učinio sud u izvanparničnom postupku, ima pravo zahtijevati osiguranje za buduću štetu. U pomorskom gospodarstvu posebno su zanimljivi poslovi koji se svakodnevno sklapaju, pa su oni obzirom na brod od velikog značenja. Takvi poslovi premašuju okvire redovitoga upravljanja brodom u suvlasništvu i smatraju se izvanrednim poslovima. Za poduzimanje poslova koji premašuju okvir redovitoga upravljanja potrebna je suglasnost svih suvlasnika. Izvanredni poslovi su promjena namjene broda, veći popravci, dogradnja, nadogradnja, preuređenje, otuđenje broda, davanje broda u zakup ili najam na dulje od jedne godine, osnivanje hipoteke na brodu, odnosno

6 O poslovodstvu bez naloga vidi odredbe članka 1121.-1127. ZOO.

7 O pravnom odnosu nalogodavca i nalogoprimca vidi odredbe članka 763.-785. ZOO.

8 O nedjeljivim obvezama vidi članak 64. ZOO.

davanje broda u zalag te osnivanje stvarnih i osobnih služnosti. U slučaju postojanja sumnje radi li se o poslovima redovitog ili izvanrednog upravljanja, smatrat će se da poslovi spadaju u izvanredno upravljanje. Ako se suglasnost među suvlasnicima oko poduzimanja izvanrednih poslova ne može postići, onaj suvlasnik koji je predložio posao, predvidivo koristan za sve, može zahtijevati razvrgnuće suvlasništva.⁹ Uvjete i način razvrgnuća suvlasništva reguliraju članci 47.-56. ZV-a. Države kontinentalnog pravnog kruga, uključujući i Hrvatsku, u svojim zakonodavstvima na sličan način utvrđuju institut suvlasništva.¹⁰

2.1. Specifičnost suvlasništva na brodu po odredbama nizozemskoga prava

Nizozemski Građanski zakon posebnim reguliranjem suvlasništva na brodu i nekim specifičnim odredbama odstupa od uobičajenih rješenja kontinentalnog prava.¹¹ Knjiga 8 (Transport i sredstva prijevoza), glava II. (Pomorsko pravo), naslov 3 (Pomorski brodovi i stvari na brodu), odjeljak 8.3.1. (Brodovlasničko društvo u vezi s pomorskim brodom), članci 160.-186. sadrže odredbe koje uređuju institut suvlasništva na brodu. Većim dijelom te su odredbe analogne uobičajenim rješenjima, ali neke jedinstvene vrijedi analizirati. Članak 160. stavak 1. određuje da vlasnici udjela broda (suvlasnici) tvore brodovlasničko društvo, ali se u stavku 2. naglašava da brodovlasničko društvo nije pravna osoba. Članak 170. regulira prava i zakonske mogućnosti jednog od suvlasnika, pod određenim okolnostima, kojeg su drugi suvlasnici imenovali upraviteljem broda. Ako je upravitelj (suvlasnik) kao član brodovlasničkog društva morao iz opravdanih razloga odstupiti s položaja upravitelja broda, na zahtjev ostalih članova brodovlasničkog društva (drugi suvlasnici), upravitelj u ostavci ima pravo zahtijevati od drugih članova društva otkup njegovog udjela u brodu u skladu s cijenom koju je utvrdio stručnjak. Međutim, ako je sam odstupio sa svoga položaja bez valjanoga razloga ostaje uskraćen za to pravo. Dužan je u roku od mjesec dana od dana kada je završio njegov mandat obavijestiti ostale suvlasnike i zatražiti od njih da otkupe njegov udjel. Ako ostali suvlasnici u tom roku (nakon što su obaviješteni) ne odgovore, ili ako cijena za njegov udjel nije plaćena u roku od dva tjedna nakon što je njegov udjel preuzet, na zahtjev upravitelja sud može odrediti da će brod biti prodan u roku od dva mjeseca. Sud će odrediti način na koji

9 O suvlasništvu na brodu dodatno vidi, Marin, Jasenko, *Pravo vlasništva na brodu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, sv. 47(4), god. 1997., str. 9.

10 Zakonodavstva temeljena na rimskom pravu i odredbe koje općenito reguliraju institut suvlasništva, bez posebnog određenja prava suvlasništva na brodu, nalaze se pretežno u građanskim zakonima država kontinentalnoga pravnog kruga. U hrvatskom zakonodavstvu te se odredbe nalaze u Zakonu o vlasništvu i drugim stvarnim pravima te u ZOO-u.

11 Nizozemski Građanski zakon (*The Burgerlijk Wetboek-Dutch Civil Code*) iz 1838. godine reformiran je 1992. Posljednja novela koja je na snazi objavljena je u Službenom listu (*Central Wettenregister*) br. 15. od 23. prosinca 2014. Sastoji se od 10 knjiga propisa: 1. obiteljsko pravo, 2. pravo društava, 3. nekretnine, 4. nasljedno pravo, 5. stvarna prava, 6. ugovorno pravo, 7. posebni ugovori, 8. prijevoz i sredstva prijevoza, 9. intelektualno vlasništvo, 10. međunarodno privatno pravo. Podaci dostupni na: http://www.en.wikipedia.org/wiki/Burgerlijk_Wetboek. Mrežna stranica pregledana 17. siječnja 2015.

će se ta prodaja održati.¹²

3. OVRŠNA PRODAJA UDJELA BRODA

Odredbе članka 852.-927. Pomorskog zakonika koje se odnose na ovršnu (prisilnu) prodaju broda primjenjivat će se i na prisilnu prodaju udjela broda, ali uz određena odstupanja koja određuje članak 924. PZ-a. Tako stavak 1. toga članka određuje da se zaustavljanje broda može dopustiti samo ako se ovrha traži na udjelima koji prelaze polovicu ukupne vrijednosti broda na kojem se provodi ovrha, odnosno ako ovrhovoditelj dokaže realnu opasnost koja može osujetiti ili znatno otežati naplaćivanje njegove tražbine ako se takva mjera ne poduzme.¹³ Stavak 2. dalje navodi da kod provedbe ovrhe na više od polovice udjela broda koji je predmet ovrhe, ovrhovoditelj može zahtijevati da se proda cijeli brod, s tim što će se njegova tražbina isplatiti samo iz dijela kupovnine koji se odnosi na dio ovršenika. Ovrhovoditelj će se u praksi najvjerojatnije koristiti tom ovlašću, jer opravdano smatra da će na dražbi lakše i brže prodati cijeli brod nego njegov udio. Time će i on brže naplatiti svoju tražbinu. Stavcima 3.-5. pruža se pravna zaštita ostalim suvlasnicima broda. Po stavku 3. svaki suvlasnik broda koji je predmet ovrhe ovlašten je prije početka ročišta za prodaju namiriti tražbinu ovrhovoditelja zajedno sa sporednim tražbinama i tako stupiti na njegovo mjesto. U stavku 4. se navodi da uz jednake uvjete suvlasnici imaju prednost u dosudi broda koji je predmet ovrhe pred ostalim sudionicima dražbe. Na kraju članka 924. u stavku 5. navodi se da ako više suvlasnika nudi iste uvjete kupnje, sud će dio izložen prodaji dodijeliti suvlasnicima u jednakim udjelima.

Ova odstupanja odredbi o prisilnoj prodaji udjela broda u odnosu na prisilnu prodaju nepodijeljenog broda uzrok su specifičnog pravnog statusa zainteresiranih strana u postupku.

3.1. Pravni status ovrhovoditelja (vjerovnika) u postupku

Općenito se može kazati da je ovrhovoditeljev položaj u postupku ovrhe neopravdano težak, s obzirom na to da on od države traži brzu i učinkovitu naplatu svoje nesporne tražbine temeljem ovršne isprave. Ovršenikov položaj je opravdano težak, jer je ovrha sankcija za njegovo neispunjenje tražbine ovrhovoditelju. Zakonodavac je maksimalno zaštitio prava ovrhovoditelja kad se traži ovrha na udjelima koji prelaze polovicu ukupne vrijednosti broda, jer će se na dražbi lakše prodati cijeli brod nego njegov udjel. Ipak, činjenica je da se ovrhovoditelj u postupku ovrhe na brodu radi namirenja novčane tražbine nalazi u vrlo teškom položaju. Uzrok su mnoge nejasnoće koje prate sam postupak. Sukladno tome i ovrhovoditelja koji bi pokrenuo ovrhu na

12 Izvorni tekst knjige 8, glave II., naslova 3, odjeljka 8.3.1., članci 160. - 186. dostupni na: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/dccite8833.htm>. Mrežna stranica pregledana siječnja 2015.

13 Podrobnije o privremenoj mjeri zaustavljanja broda kao mjeri osiguranja tražbine vidi: Vuković, Ante i Bodul, Dejan, Privremena mjera zaustavljanja broda u hrvatskom pravu - *de lege lata* i *de lege ferenda* rješenja, Poredbeno pomorsko pravo, sv. 51 (2012), br. 56., str. 257- 294.

udjelu (udjelima) broda čeka ista situacija.

Ovrhovoditelji problemi započinju pokretanjem samog postupka ovrhe. U članku 865. stavku 1. PZ-a navodi se da troškove provedbe ovrhe, čuvanja i održavanja broda prethodno snosi ovrhovoditelj. Sud ima diskrecijsko pravo odrediti mu da predujmi potrebnu svotu za namirenje troškova provedbe ovrhe u određenom roku. Ako on u roku koji mu je odredio sud ne položi predujam, sud će rješenjem obustaviti ovršni postupak. Na prvi pogled dio ovih odredbi je logičan. Jasno je da netko mora podnijeti osnovne troškove ovrhe da bi postupak uopće mogao i započeti, pogotovo sudske troškove. Sud arbitrira, a ovršenik je protivnik pokretanja ovršnog postupka i nema pravni interes podnijeti troškove. Prema tome to može jedino ovrhovoditelj. Ako nije sporno da je ova odredba logična, pitanje je, je li ova odredba u koliziji s pravdom. Naime, ovršni postupak nije parnični postupak gdje treba utvrditi odgovornost neke stranke već je na temelju ovršne isprave jasno određena obveza dužnika (ovršenika) da ispuni tražbinu vjerovniku (ovrhovoditelju).

Kad se ovrha provodi na udjelu (udjelima) broda koji ne prelaze polovicu ukupne vrijednosti broda ovrhovoditelj ne može tražiti zaustavljanje broda, pa brod nije zaustavljen u svojoj gospodarskoj aktivnosti. Tu je ovrhovoditelj suočen samo s osnovnim troškovima provedbe ovrhe (sudski troškovi, troškovi oglašavanja prodaje itd.). Kada se ovrha, međutim, provodi na više od polovice udjela broda, ovrhovoditelj je ovlašten zahtijevati prodaju cijeloga broda što će vjerojatno i učiniti, jer opravdano smatra da će se na dražbi lakše prodati cijeli brod negoli udjel broda. U tom slučaju on će se namiriti samo iz dijela kupovine koji se odnosi na suvlasnika (ovršenika). Ako iskoristi takvu mogućnost, a sud prihvati prodaju cijelog broda i u rješenju o ovrši bez odgode odredi zaustavljanje broda (u skladu s člankom 860. stavkom 1. PZ-a), ovrhovoditelj će biti izložen novim problemima (troškovima). Naime, dodatno se u članku 865. stavku 1. navodi da troškove čuvanja i održavanja zaustavljenog broda prethodno snosi ovrhovoditelj. Ova odredba izaziva nedoumice. Uobičajeno je da sud kao čuvar broda u postupku ovrhe odredi zapovjednika i dio posade -zaposlenike brodara koje ionako plaćaju suvlasnik (suvlasnici), ako su brodari, u skladu sa svojim internim dogovorom, te im je jedan od zadataka brinuti se o brodu odnosno čuvanju i održavanju. Sud može narediti da se posada broda iskrca i odrediti druge čuvar koji donose nove troškove nepoznate visine. U kontekstu troškova čuvanja i održavanja broda treba znati da su suvlasnik -vlasnik udjela (ovršenik) zajedno s ostalim suvlasnicima vlasnici broda do kraja ovršnog postupka (donošenja rješenja o dosudi), pa oni trebaju čuvati i održavati brod ovisno o tome kako su ugovorili obavljanje izvanrednih poslova. Nedvojbeno je da bi se u tom slučaju radilo o izvanrednim poslovima.

Sporne su i odredbe stavaka 2. i 3. članka 865. po kojima sud može odrediti polaganje predujma troškova provedbe ovrhe u određenom roku (stavak 2.). Nepoznati su razlozi koji bi doveli do potrebe za polaganjem predujma i kriteriji za određivanje njegove visine. Sud će rješenjem obustaviti ovrhu ako ne postupi po zadanom nalogu (stavak 3.). Ovakva nejasna odredba stavlja ovrhovoditelja u nepovoljan položaj. U većem dijelu ovršnog postupka postoje fiksni rokovi u kojima postupaju zainteresirane strane. U ovom za ovrhovoditelja veoma važnom dijelu postupka sudu se daje ovlast

da po svojoj subjektivnoj ocjeni odredi rok u kojem ovrhovoditelj mora predujmiti određeni iznos (ako je određen) za namirenje troškova. Ako je taj rok prekratak može se dogoditi da ovrhovoditelj ne skupi potreban iznos za predujam, jer ga nema u tako kratkom roku, pa će mu sud u tom slučaju onemogućiti namirenje njegove nesporne tražbine, donošenjem rješenja o obustavi ovršnog postupka, što je pravno nedopustivo.

Ako ovrhu na udjelu (udjelima) pokrene hipotekarni vjerovnik, naplata tražbine može mu biti bitno otežana. Naime, i udjeli broda, kao i sam brod, mogu biti opterećeni različitim tražbinama, uključujući i privilegirane tražbine koje se razdiobom kupovnine naplaćuju prije svih ostalih tražbina (pa i hipotekarnih), ali nakon namirenja troškova nastalih tijekom postupka prodaje broda. Problematika vezana uz privilegije je da oni nisu podvrgnuti knjižnom režimu pa o njihovom postojanju ostali vjerovnici ne moraju imati saznanja. Niti sud ne mora imati saznanja o postojanju privilegiranih vjerovnika, ako u ovršnim spisima ne postoji dokaz, pa im nije poslao oglas o prodaji. Međutim, takvi vjerovnici mogu prijaviti svoje tražbine, ako su za ovrhu doznali drugim putem, ali najkasnije na ročištu za prodaju kako bi se njihova prava uzela u obzir tijekom postupka.¹⁴ Ovrhovoditelj (hipotekarni vjerovnik) ima pravni interes brzo naplatiti svoju nespornu tražbinu što mu je sud u konačnici dužan i osigurati temeljem ovršne isprave. Postojanje privilegija za koje nije mogao ili nije morao znati mogu osujetiti njegove planove o brzom naplati tražbine. Slične probleme može imati i privilegirani vjerovnik koji se u postupku pojavljuje kao ovrhovoditelj, ako su udjeli broda opterećeni drugim privilegijima s povoljnijim prvenstvenim redom namirenja.

Postoji opasnost da se založni vjerovnici (hipotekarni i privilegirani) u postupku razdiobe kupovnine, nakon prisilne prodaje broda, ne mogu iz te kupovnine u cijelosti namiriti. Prvo su se namirili vjerovnici s povoljnijim redom prvenstva u namirenju, pa za ostale nije ostalo dovoljno sredstava kojima bi se namirile njihove tražbine. Sud će u tom slučaju prema odredbama članka 923. PZ-a, na prijedlog ovrhovoditelja ili nekog vjerovnika, narediti ovršeniku da u određenom roku položi dugovane svote sudu, jer će u protivnom sud postupati po odredbama o ovrsi na novčanim tražbinama ovršenika. Sve to u konačnici znatno produžava postupak i otežava namirenje tražbine vjerovnika, posebno hipotekarnog. Da je hipotekarni vjerovnik znao prije pokretanja ovrhe za broj pomorskih privilegija koji opterećuju brod (udjele broda), vjerojatno bi se u namirenju svoje novčane tražbine odlučio za jednu od preostale dvije ovlasti koje mu daje PZ.¹⁵

Rješenje ovakve situacije bilo bi obvezno uspostavljanje knjižnog režima za pomorske privilegije, ako im je zakonodavac već dao takav status prvenstva u naplati

14 O privilegiranim tražbinama i njihovom međusobnom prvenstvenom redu u namirenju vidi: članke 241. i 245. PZ-a. Način oglašavanja utvrđuju članci 881. i 882. PZ-a.

15 Prema članku 219. stavku 1. PZ-a hipotekarni vjerovnik ima pravo prema kojem je ovlašten namiriti svoju tražbinu iz prodajne cijene broda ostvarene sudskom prodajom ili izvansudskom prodajom ili uzimanjem broda u posjed i iskorištavanjem broda do namirenja svoje tražbine. Analogno tome, vjerovnik bi imao pravo na izvansudsku prodaju udjela broda u vlasništvu svog dužnika, odnosno na ubiranje ekonomske koristi koju donosi udio broda u vlasništvu njegova dužnika tijekom gospodarske aktivnosti cijelog broda. Pri tom vjerovnika ne treba zanimati pravni odnos njegovog dužnika s ostalim suvlasnicima broda čija prava ostaju nedirnuti.

pred svim drugim tražbinama, jer bi u takvoj situaciji ovrhovoditelj bio upoznat sa svim tražbinama koje opterećuju brod (udjele broda).

3.2. Pravni status suvlasnika broda u postupku

Postupak prisilne prodaje udjela broda može dovesti u specifičan položaj suvlasnika broda, odnosno ostale suvlasnike koji nisu stranke u postupku.

Davanjem ovlasti ovrhovoditelju da može zahtijevati prodaju cijelog broda radi namirenja svoje tražbine, ako se ovrha provodi na više od polovice udjela broda koji je predmet ovrhe, na neki način kažnjavaju se i ostali suvlasnici koji ne bi htjeli prodati svoje udjele broda, a nisu krivi za dug drugog suvlasnika (ovršenika) prema ovrhovoditelju. Naime, brod je kao stvar velike vrijednosti ekonomski eksploatiran i suvlasnicima donosi materijalnu korist. Prodaja broda njima bi donijela nepopravljivu ili teško popravljivu štetu, jer više ne bi mogli ubirati dobit od eksploatacije. Osim toga, kako vrijednost broda na tržištu često varira na više ili manje u kratkom razdoblju, visina dijela kupovnine koja ih pripada nakon prisilne prodaje može biti manja, zbog pada vrijednosti (cijene) broda na tržištu u kratkom periodu, negoli je vrijednost njihova udjela u brodu. Ako vrijednost broda pada u dužem razdoblju računaju da će kontinuitetom plovidbenih pothvata pokriti eventualni gubitak.

Položaj ostalih suvlasnika broda koji je predmet ovrhe zakonodavac pokušava ispraviti odredbama članka 924. dajući im ovlast da mogu namiriti tražbinu ovrhovoditelja (svaki od njih), kao i pravo prvokupa (stavak 3. i 4.). Svrha je takve ovlasti da se prisilno ne proda brod na kojem imaju vlasničke udjele ako oni ne žele da se brod proda ili barem onaj suvlasnik koji isplati ovrhovoditelja i tako stupi na njegovo mjesto. Motiv je kontinuitet daljnje ekonomske eksploatacije broda. S druge strane, motiv suvlasnika, koji namirenjem ovrhovoditelja stupa na njegovo mjesto, može biti pritisak na ovršenika (suvlasnika) da mu umjesto duga prepusti svoj udjel u brodu, po povoljnijim uvjetima koji bi mu bili ponudeni negoli što bi inače dobio isplatom dijela kupovnine nakon javne dražbe koja se odnosi na njega. Ovršenik je suočen s prodajom broda u svakom slučaju, pa mu je ovo prilika da se okoristi, a i suvlasnik bi ostvario svoj cilj preuzimanjem udjela broda od ovršenika (suvlasnika) i tako sačuvao kontinuitet uspješne eksploatacije broda. Pravo prvokupa također je logičan slijed u zaštiti prava ostalih suvlasnika kojima se tako daje mogućnost nastavka uspješne eksploatacije broda.

Međutim, kako se ovrha može odrediti i provoditi na udjelima broda koji prelaze polovicu ukupne vrijednosti broda, tako se ovrha može provesti i na udjelima koji ne prelaze polovicu udjela broda, pa se ne može prodati cijeli brod na javnoj dražbi nego samo udjel broda koji je izložen dražbi. Ostali suvlasnici u tom slučaju mogu biti izloženi jednakim problemima kao i kod prodaje cijeloga broda. Novi vlasnik udjela broda kojeg je kupio na dražbi, također, može biti kratkoročno ili dugoročno nezainteresiran za daljnju eksploataciju broda. On za svoj vlasnički udjel može imati druge planove, pogotovo ako je njegov suvlasnički udjel u brodu veći, a na svojoj strani ima još nekoga od suvlasnika broda. Time bi prava ostalih suvlasnika koji žele daljnju ekonomsku eksploataciju i ubiranje dobiti bila ozbiljno narušena. Ovakva je

situacija malo vjerojatna, jer je ekonomska eksploatacija broda i dobit koju donosi jedini način da se opravda njegova velika vrijednost. Brod koji nije izložen takvoj aktivnosti rapidno gubi na svojoj cijeni bez obzira koliko je visoka njegova trenutna tržišna vrijednost.

4. POREDBENA ANALIZA SPECIFIČNOSTI OVRŠNE PRODAJE BRODA (UDJELA BRODA)

U današnjem međunarodnom pomorskom prometu ovršnu prodaju broda (udjela na brodu) prati određena problematika kao prepreka donošenju međunarodne konvencije koja bi svojim odredbama unificirala područje pomorskog ovršnog prava.¹⁶ Kontinentalno (europsko) pravo i anglosaksonsko pravo (*common law*) utvrđuju pomorske privilegije kao tražbine koje imaju prvenstvo u namirenju pred svim drugim tražbinama, pa i hipotekarnim, u slučaju ovršne prodaje broda ili njegovih udjela, ali uz određene razlike u tumačenju i klasificiranju. Sporno je davanje statusa određenoj tražbini kao privilegiranoj ili običnoj tražbini procesne naravi.¹⁷ Neka država čiju zastavu brod vije može određenu tražbinu priznati kao privilegiranu, ali druga država pred čijim se sudom odvija prisilna prodaja toj istoj tražbini priznaje samo status tražbine procesne naravi. O statusu tražbine kao troška ovrhe, privilegija, hipoteke (*mortgage*) ili obične tražbine ovisi koji će redosljed prvenstva u namirenju ovršni sud dodijeliti svakoj pojedinačnoj tražbini.¹⁸ Osim neujednačenog tumačenja prirode založnih prava, dodatni problem predstavlja i različito shvaćanje sudskog postupka. U kontinentalnom pravnom sustavu koji se temelji na kodificiranom građanskom pravu sudovi su obvezni da pri donošenju presude strogo tumače i primjenjuju zakonske odredbe. Primjeri iz sudske prakse za sud su samo savjetodavnog, a ne obvezujućeg karaktera. U *common law* sustavu, koji se temelji na običajnom pravu, suci su se dužni pri donošenju presude pridržavati sudskih mišljenja iz prethodnih sličnih slučajeva. Zakonske odredbe više služe sudovima kao vodič kroz postupak nego kao odredbe

16 Po tom pitanju već dugo traju pripreme Međunarodnog pomorskog odbora (*Comite Maritime International*) na izradi unifikacijskog dokumenta. Tako je radna grupa CMI izradila drugi privremeni nacrt unifikacijskog dokumenta pod nazivom „Recognition of Foreign Judicial Sales of Ships“ koji je predložen na konferenciji u organizaciji CMI u Pekingu (NR Kina) 14.-19. listopada 2012. Osim nacrta unifikacijskog dokumenta predloženi su i komentari i konstruktivni prijedlozi odredbi tog dokumenta većega broja država. Namjera dokumenta nije stvaranje nekih novih samostalnih pravila glede založnih prava koja bi bila u suprotnosti s odredbama nacionalnih zakona. Svi pomorski privilegiji (*maritime liens*), *mortgages*, hipoteke i ostali registrirani tereti na brodu koji se spominju u dokumentu bit će priznati po mjerodavnom pravu države u kojoj je brod prodan putem sudske prodaje, sukladno s odredbama međunarodnog privatnog prava. Podaci dostupni na: <http://www.comitemaritime.org>. Mrežna stranica pregledana 5. siječnja 2015.

17 O tome Grabovac, Ivo, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995., str. 53.

18 U anglosaksonskom pravu (Velika Britanija i bivše engleske kolonije) institut *mortgage* odgovara hipoteci kontinentalnog prava. O različitoj klasifikaciji tražbina vidi Stanković, Gordan, Bolanča, Dragan, Neki problemi u vezi ovršne prodaje broda, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, br. 53, 2001., str. 77.

koje se obvezno primjenjuju. To znači da su neke propise stvorili sami suci i na takav način se popunjavaju zakonske praznine. S vremenom se zakonske odredbe mogu mijenjati pod utjecajem prošlih pojedinačnih sudskih odluka. Sudske odluke tako postaju „vladavina prava“ za sve buduće slične slučajeve. Odvjetnici predočavaju slučaj u postupku, a sudac donosi presudu prema slobodnom uvjerenju na temelju relevantnih argumenata.¹⁹

S obzirom na to da se u pravnoj teoriji smatra da su udjeli broda samostalne stvari kojima vlasnici tih udjela mogu u pravnom prometu slobodno raspolagati, ako time ne diraju u prava ostalih suvlasnika, određeni broj pravnih sustava u svojim odredbama koje se odnose na ovršnu prodaju brodova ne navode posebno da se te odredbe na odgovarajući način primjenjuju i na ovršnu prodaju udjela brodova.²⁰ Postupak provedbe ovrhe i osnovne ovršne radnje koje se provode u načelu su slične u svim pomorskim državama, bez obzira kojem pravnom sustavu pripada određena država i vode prema namirenju vjerovnikovih tražbina kao krajnjem cilju ovršnog postupka.²¹ Postoje i neka jedinstvena rješenja koja vrijedi analizirati kao putokaz u kvalitetnijoj nadopuni postojećih odredbi našeg PZ-a.

4.1. Slovenija

Odredbe članaka 840.-929. slovenskog Pomorskog zakonika kojima se utvrđuje ovrha na brodu i udjelima broda dobrim dijelom se podudaraju s odredbama našeg PZ-a.²² Međutim, u slučaju donošenja privremene mjere zaustavljanja broda u početku provedbe ovrhe, odredbe članka 958. koje se odnose na dostavu rješenja o zaustavljanju broda nude zanimljivo i kvalitetno rješenje kojim je neupitno riješeno pitanje dostave. Taj članak propisuje da se rješenje o zaustavljanju broda radi osiguranja pomorske tražbine dostavlja zapovjedniku broda. Ako zapovjednik odbije primiti rješenje, ono se pričvršćuje za oplatu broda koji se zaustavlja i stavlja na oglasnu ploču Uprave za pomorstvo i oglasnu ploču suda koji ga je donio. Ovakvim se postupkom smatra da je

19 Opširnije o založnim pravima na brodu i postupku ovršne prodaje broda radi namirenja novčane tražbine prema *common law* i kontinentalnom pravu, te specifičnostima koja prate postupak vidi: Hill, Christopher, *Maritime Law*, 1998., 5. izd., poglavlje 4., str. 91-167.

20 Naš PZ u članku 842. navodi da se odredbe ovršnog dijela primjenjuju i na ovrhu i na osiguranje na udjelima broda u vlasništvu ovršenika. Dodatno se u članku 924. navodi da ako se ovrha prodajom provodi prodajom udjela broda, odredbe Zakonika o prodaji primjenjivat će se uz odstupanja navedena u tom članku.

21 Ovršne radnje na brodu upisanom u upisnik brodova kako navodi članak 853. PZ-a su: zabilježba ovrhe u upisniku, utvrđivanje vrijednosti broda, prodaja broda i namirenje ovrhovoditelja (vjerovnika) iz iznosa dobivenog prodajom.

22 Hrvatski PZ utvrđuje ovrhu na brodu člancima 841.-932. Stupio je na snagu 2004. godine, Narodne novine, br. 181/04, dvije godine prije slovenskoga, pa je predstavljao uzor u rješavanju ove komplicirane materije. Pomorski zakonik Republike Slovenije, Službeni list, br. 120/06, 88/10, 59/11 navodi u članku 838. stavku 1. da se odredbe o ovrsi i osiguranju odnose na brod, udjele na brodu i na brod u izgradnji. U članku 920. navodi da će se odredbe Zakonika primjenjivati uz određena odstupanja navedena u tom članku, ako se ovrha provodi prodajom udjela broda.

dostava obavljena.²³

4.2. Crna Gora

Odredbe članaka 906.-1001. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Republike Crne Gore kojima se utvrđuje ovrha na brodu i udjelima broda uobičajene su i slične odredbama PZ-a.²⁴ U članku 907. posebno je istaknuto da se odredbe ovoga dijela zakona odnose i na postupak izvršenja (ovrhe) i osiguranja na udjelima broda.²⁵ Odredbe članka 915. (glava 1.), međutim, donose jedinstveno rješenje crnogorskog prava, nesvojstveno rješenjima kontinentalnog pravnog kruga, pa i odredbama PZ-a. Prema tom članku, izvršenje (ovrha) radi namirenja novčanih potraživanja - prodaja broda može se dopustiti samo ako dužnik nema novčanih sredstava ili se izvršenje na novčanim sredstvima dužnika nije moglo uspješno sprovesti. Smatra se da izvršenje na novčanim sredstvima dužnika nije moglo biti uspješno sprovedeno, ako potraživanje nije namireno u roku od 30 dana od dana kad je sud dopustio izvršenje na novčanim sredstvima dužnika.²⁶

4.3. Italija

Talijanski Plovidbeni zakonik općenito sadrži odredbe karakteristične i uobičajene za ovršnu prodaju broda, premda se talijanskom Zakoniku ne mogu poreći neka kvalitetna rješenja koja nisu predviđena u drugim pravnim sustavima.²⁷ Zanimljive

-
- 23 Ova specifična odredba slovenskoga PZ-a o dostavi rješenja novitet je i kvalitetan pomak u materiji kojom se regulira zaustavljanje broda. Tako niti odredbe članaka 951.-965. hrvatskoga PZ-a kojima se regulira privremena mjera zaustavljanja broda ne spominju način dostave rješenja. Izvorni tekst slovenskog Pomorskog zakonika dostupan je na: <http://www.zakonodaja.com/zakon/pz>. Mrežna stranica pregledana 3. siječnja 2015.
- 24 Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Republike Crne Gore objavljen je u Službenom listu SRJ, br. 12/98., 44/99. i 73/2000. Zakon je shodno Ustavnoj povelji na snazi u Crnoj Gori i nakon proglašenja nezavisnosti 2006. Dio 8. zakona odnosi se na postupak izvršenja (ovrhe) i osiguranja na brodovima. Izvorni tekst crnogorskog Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi dostupan je na: <http://www.podaci.com/Z-puplov02v9812-05A1.html>. Mrežna stranica pregledana 22. siječnja 2015.
- 25 Članak 996. crnogorskoga zakona koji utvrđuje prodaju udjela broda jednak je članku 924. našega PZ-a.
- 26 Ova odredba predstavlja kvalitetno rješenje u skladu s ostvarenjem načela socijalnosti i zaštite dužnika. Naime, tumačenjem odredbe može se zaključiti da izvršenje (ovrhu) treba u svakom slučaju izbjeći, ako je to moguće, jer ovrha predstavlja situaciju koja dugoročno može ugroziti egzistenciju ovršenika (dužnika) i članova njegove uže obitelji koje je dužan uzdržavati po zakonu. O pojmu ovrhe kao osveti (sankciji) države za građanski delikt neispunjenja tražbine vjerovnika vidi: Dika, Mihajlo, Građansko ovršno pravo, Knj. 1., Narodne novine, Zagreb, 2007., str. 14-16.
- 27 Codice della navigazione (talijanski Plovidbeni zakonik), odobren Kraljevskom uredbom od 30. ožujka 1942. br. 327. utvrđuje ovršni postupak na brodu u glavi V. člancima 643.-686. Na snazi je posljednja novela od 12. rujna 2014., objavljena u Službenom listu br. 133. Izvorni tekst talijanskoga Plovidbenog zakonika dostupan je na: <http://www.fog.it/legislaz/cn-indice.htm>. Mrežna stranica pregledana 3. siječnja 2015.

su specifične odredbe članaka 646.-648. talijanskog Plovidbenog zakonika, koje se odnose na privremenu mjeru zaustavljanja broda pokretanjem ovršnog postupka na brodu. Naime, kad sudska odluka o ovrši postane pravomoćna nadležni sud u roku od 24 sata donosi odluku o zaustavljanju broda. Odluku provodi u suradnji s nadležnom lučkom kapetanijom i po potrebi s pravosudnom policijom. Ako brod nije zaustavljen u roku od 30 dana od dana donesene odluke, ona postaje nevažeća.²⁸ Kad se ovrha provodi na više od polovice udjela broda, Zakonik predviđa mogućnost, ako to zatraži vjerovnik (ovrhovoditelj), prodaju cijeloga broda. Tako taj Zakonik u članku 644. navodi da se vrijednost udjela ostalih suvlasnika pretvara u novčani iznos koji će im se isplatiti iz iznosa koji se dobije sudskom prodajom broda nakon namirenja tražbina vjerovnika. Iznosi koji se moraju isplatiti ostalim suvlasnicima oslobođeni su troškova ovršnog postupka.²⁹ Posebno je zanimljiv članak 650. Zakonika koji sadrži neke jedinstvene odrednice. Naime, kad primi prijedlog vjerovnika za ovrhu sud šalje obavijest ovršeniku da se suzdrži od bilo kojeg kaznenog djela, pod prijetnjom sankcija, uperenog prema brodu ili udjelu (udjelima) broda u njegovom vlasništvu, s namjerom da se onemogući ili znatno oteža namirenje tražbine vjerovnika. Osim obavijesti sud može, ako se brod nalazi u plovidbi, zahtijevati da se zapovjednik broda obavijesti radio telegrafom o detaljima postupka ovrhe, te da mu se daju dodatne upute o daljnjem postupanju. Svrha takvog sudskog djelovanja je brza provedba postupka prisilne prodaje broda (udjela broda). Čim zapovjednik potvrdi primitak obavijesti ovrhovoditelj je ovlašten zatražiti od tijela koje vodi upisnik brodova upis ovrhe u taj upisnik. Prema članku 653. ovrhovoditelj ili jedan od vjerovnika može zahtijevati prodaju broda ili udjela ne prije 30 i najkasnije 90 dana od pravomoćnosti sudske odluke o ovrši. Sud dostavlja taj zahtjev vlasniku broda (udjela broda) -ovršeniku i vjerovnicima. Ako se radi o ovršnom postupku na stranom brodu obavijestit će se i konzul države pod čijom zastavom brod plovi.

Odredbe članka 661. Zakonika utvrđuju dražbenu prodaju broda na ročištu za prodaju i predstavljaju kvalitetno rješenje kojim se štite prava svih zainteresiranih strana postupka. Taj članak utvrđuje da će sud odrediti ročište za prodaju na kojem će biti istaknuta utvrđena vrijednost broda kao najniža prihvatljiva ponuda. Ako se brod ne proda na tom ročištu, sud će organizirati nova ročišta na kojima će se vrijednost broda spuštati svaki put za 20 % od utvrđene vrijednosti. Kad se vrijednost broda spusti na 40 % od utvrđene vrijednosti, a do tada se brod ne proda, sud će dopustiti privatnu (izvansudsku) prodaju broda. Takvom bi se prodajom broda zasigurno postigla povoljnija cijena pa je time i veća mogućnost da se namire sve tražbine vjerovnika.³⁰

28 U slučaju prisilne prodaje udjela broda PZ u članku 924. stavku 1. naglašava da se zaustavljanje broda može dopustiti samo ako se ovrha provodi na udjelima koji prelaze 50 % ukupne vrijednosti broda. Talijanski Plovidbeni zakonik takvu mogućnost ne spominje.

29 PZ člankom 924. detaljnije i kvalitetnije rješava pravni status ostalih suvlasnika dajući im ovlast da mogu, svaki od njih, namiriti tražbinu ovrhovoditelja i tako stupiti na njegovo mjesto. Isto tako, ako sudjeluju kao ponuditelji na dražbi, uz jednake uvjete imaju prednost pred ostalim sudionicima dražbe. O pravnom statusu ostalih suvlasnika po PZ-u, vidi supra točka 3.2.

30 Odredbama se posebno ne naglašava da se odnose i na dražbenu prodaju udjela broda na ročištu za prodaju, ali to je jasno iz općenite odrednice da se odredbe koje se odnose na ovršnu prodaju

4.4. Portugal

Portugalsko pravo koje uređuje ovršnu prodaju broda nudi zanimljiva rješenja. Odredbe novoga Građanskog postupovnog zakona člancima 801.-943. reguliraju ovrhu na brodu. U dijelu VI., glave III., člancima 886.-911. uređuju se metode sudske prodaje broda.³¹ Mogućnosti provedbe ovršne prodaje broda ili njegovih udjela navedene su u članku 886.:

1. prodaja putem ponuda u zapečaćenim omotnicama
2. prodaja na registriranim tržištima kapitala putem ovlaštene osobe
3. prodaja broda neposrednom pogodbom osobi ili osobama ovlaštenim na stjecanje vlasništva na brodu
4. prodaja privatnom inicijativom (izvansudska prodaja broda)
5. prodaja na javnoj dražbi
6. prodaja putem elektroničke pošte.

O formi ovrhe, prema specifičnim okolnostima svakog pojedinačnog slučaja, odlučuje osoba imenovana od suda (ovršni službenik) nakon što saslušava sve zainteresirane stranke. Ako postoji neslaganje, odluku donosi sudac i protiv nje nije dopuštena žalba. Članak 886-A/5 određuje da će ovršni službenik angažirati potrebne vještake kako bi se utvrdila vrijednost broda. Članak 892/2 određuje da se sudska prodaja najavljuje objavom u Narodnim novinama te da sudski službenik može odrediti i druge načine objave prodaje, a i zainteresirane stranke mogu predložiti dodatne oblike objave. Najčešće korištena metoda sudske prodaje je putem ponude u zapečaćenim omotnicama. U objavi prodaje sud poziva zainteresirane da pošalju svoje ponude u zatvorenim omotnicama na adresu suda. Minimalna vrijednost za ponude je fiksna i iznosi 70 % utvrđene vrijednosti broda. Sud će zakazati ročište na kojem će se utvrditi ponude te objaviti dosuda najboljem ponuditelju. Poslije metode prodaje zapečaćenim ponudama i privatnim pregovaranjem (izvansudska prodaja), najčešće se koristi metoda klasične javne dražbe kad se brod prodaje ponuditelju koji je ponudio najveću cijenu. Ova metoda sudske prodaje praktički se koristi samo kao posljednja mogućnost i to u slučaju brodova sa znatno smanjenom vrijednošću kada ne postoji relevantan interes na tržištu.

Osim metoda ovršne prodaje broda članak 886. predviđa i institut „adjudicacao“. Taj pravni mehanizam omogućava ovrhovoditelju ili bilo kojem drugom registriranom vjerovniku, kojima je sud priznao i rangirao njihovo založno pravo na brodu, da

broda na odgovarajući način primjenjuju i na ovršnu prodaju udjela broda. Za razliku od sudske prodaje broda koja odredbama predstavlja strogo utvrđeni način namirenja vjerovnikovih tražbina i nužno uključuje aktivnost suda, privatna (izvansudska) prodaja broda neformalan je postupak prepušten inicijativi stranaka, a koju u pravilu provodi vjerovnik. Privatna prodaja broda je brža i jeftinija, ne uključuje aktivnost suda i može se obaviti dok brod plovi (nije potrebno da bude u luci za vrijeme prodaje). Tako nema sudskih troškova i troškova čuvanja broda u luci koji se kod sudske prodaje namiruju prije tražbina svih vjerovnika.

- 31 Portugalski Građanski postupovni zakon objavljen je 26. lipnja 2013. u Službenom listu Portugala, br. 14. Dopunjen je novelom od 12. kolovoza 2013. objavom u broju 36. čime prestaje važiti stari zakon, br. 44129 od 28. prosinca 1961. Novi zakon je stupio na snagu 1. rujna 2013.

licitiraju svojim ponudama u odnosu na brod (udjel broda) izložen sudskoj prodaji. Dakle, samo vjerovnici čije je založno pravo priznao sud imaju pravo na prijavu za licitaciju. Ponuda za „adjudicacao“ mora biti predana na adresu suda u zapečaćenoj omotnici i prelaziti 70 % utvrđene vrijednosti broda. Svi ostali potencijalni ponuditelji će biti obaviješteni putem službene objave i mogu dostaviti svoje ponude. Na određenom sudskom ročištu će se utvrditi najpovoljnija ponuda.³²

4.5. *Nizozemska*

Ovršnu prodaju broda regulira Građanski postupovni zakon člancima 563.-582.³³ Odredbe članka 576. navode da će se sudska prodaja odvijati prema odredbama koje vrijede za sudsku prodaju pokretnina ako je brod izložen prodaji bruto volumena manjeg od 20 kubičnih metara ili bruto tonaže manje od 6 tona. Zanimljiv je postupak prodaje broda na javnoj dražbi. Dražba se sastoji od dva dijela. U prvom dijelu se stavljaju ponude i najviša ponuda, odnosno iznos te ponude plus dodatak od pola postotka od te najviše ponude, postaje najniža prihvatljiva ponuda za drugi dio dražbe. Na početku drugog dijela voditelj dražbe govori iznose iznad najniže prihvatljive ponude dok se ne javi zainteresirana osoba s izjavom „moje“ što znači da prihvaća ponudu. Ta je osoba novi kupac broda ili njegovog udjela. Ako se nitko ne javi tijekom drugog dijela dražbe, sud će predmet izložen dražbi dodijeliti osobi koja je dala najvišu ponudu u prvom dijelu dražbe.³⁴

4.6. *Španjolska*

Premda je Španjolska od davnina pomorska velesila, odredbe koje uređuju ovršnu prodaju broda ili njegovih udjela ne nude ništa više od uobičajenih rješenja kontinentalnog pravnog kruga.

Novi španjolski Pomorski zakonik osnovnim odrednicama regulira ovrhu na brodu člancima 480.-486.³⁵ U članku 480. navodi da se dražbena prodaja broda provodi po odredbama Građanskog postupovnog zakona ili upravnom propisu primjenjivom na dražbenu prodaju nekretnina.³⁶ Članak 641. Građanskog postupovnog zakona

32 Izvorni tekst portugalskog Građanskog postupovnog zakona dostupan na: <http://www.dgpj.mj.pt/processo/codigo-processo-civil>. Mrežna stranica pregledana 21. prosinca 2014.

33 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (nizozemski Građanski postupovni zakon) stupio je na snagu 7. svibnja 1986. i objavljen je u Službenom listu (Central Wettenregister), br. 295., s novelama objavljenim u Službenom listu, br. 48/2005., 65/2008., 30/2009. Izvorni tekst zakona dostupan je na: <http://www.wetten.overheid.nl/BWBR0001827>. Mrežna stranica pregledana 26. prosinca 2014.

34 Podaci o prodaji broda na javnoj dražbi po odredbama nizozemskoga zakona preuzeti na: <http://www.kernkamp.nl/en/judicial-sale-of-vessels>. Mrežna stranica pregledana 26. prosinca 2014.

35 Ley Navegacion Maritima Espana (novi španjolski Pomorski zakonik) objavljen je 25. srpnja 2014. u španjolskom službenom listu (BOE), br. 180, a stupio na snagu 25. rujna 2014. Izvorni tekst zakona dostupan na: http://www.boe.es/diario_BOE/txt.php?id=boe-a-2014-7877. Mrežna stranica pregledana 2. siječnja 2015.

36 Ley de Enjuiciamiento Civil-law no. 1 (španjolski Građanski postupovni zakon) objavljen je 8. siječnja 2000. u španjolskom Službenom listu – BOE, br. 7, novela od 14. travnja 2000. – BOE,

predviđa mogućnost prodaje neposrednom pogodbom ili putem osobe nadležne za promet nekretninama. U članku 648. predviđena je mogućnost ponuda u zatvorenim omotnicama koje se otvaraju početkom dražbe od imenovanog sudskog službenika i imaju učinak kao i usmene ponude. Posebno su zanimljivi članci 666.-672. kojima je uređena dražbena prodaja. Članci 666.-669. utvrđuju obavijest o prodaji, postupak utvrđivanja vrijednosti i polaganje jamčevine za sudionike dražbe.³⁷ Člancima 670.-672. regulirano je ročište za prodaju. Ako je najveća ponuda u visini ili veća od 70 % utvrđene vrijednosti stvari, sud će isti dan ili najkasnije sutradan donijeti rješenje o dosudi. Tu cijenu, odnosno razliku od položene jamčevine i postignutog iznosa na dražbi, najbolji ponuditelj mora uplatiti u roku od 20 dana. Ako je najveća ponuda manja od 70 %, ponuditelj može u roku od 10 dana dostaviti novu ponudu veću od 70 % utvrđene vrijednosti. On može ponuditi i manji iznos ako je on dostatan za namirenje svih tražbina. Ako ponuditelj ne iskoristi ovu mogućnost u zadanom roku, sud će odrediti dosudu najboljem ponuditelju pod uvjetom da je iznos koji je ponudio veći od 50 % utvrđene vrijednosti. Ako ovi uvjeti nisu zadovoljeni, sud će odlučiti o osnovanosti prodaje.³⁸

4.7. Njemačka

Njemačko pravo u pogledu ovršne prodaje broda pored odredbi uobičajenih u državama kontinentalnog pravnog kruga nudi i neka jedinstvena rješenja. Sudska prodaja broda utvrđena je odredbama članaka 162.-171. Ovršnog zakona (ZVG), a postupak za prodaju putem javne dražbe prema odredbama članaka 66.-78. ZVG slijedi istu zakonsku proceduru koja se provodi i u slučaju prisilne prodaje nekretnine.³⁹ Tako se u članku 74.a stavak 1. navodi da najpovoljnija ponuda mora biti najmanje u visini 70 % utvrđene vrijednosti stvari izložene sudskoj prodaji. Prema stavku 3. istoga članka, ako ne bude postignuta ta cijena na prvom ročištu za dražbu, sud će odrediti novo ročište za dražbu u roku ne kraćem od tri i ne dužem od šest mjeseci od dana prve dražbe. Odredbe koje se odnose na nadležnost suda iz članka 163. stavka 1. i na donošenje rješenja o ovrši na brodu suda sadržane u članku 165. stavku 1. ne odudaraju od uobičajenih. Pitanje dostave rješenja o ovrši zapovjedniku broda kao zakonskom zastupniku vlasnika broda-ovršenika, u određenim slučajevima,

br. 90, novela od 28. srpnja 2000. – BOE, br. 180. Trenutno je na snazi novela (law no. 5/72) od 6. srpnja 2012. – BOE, br. 173. Izvorni tekst zakona dostupan na: <http://www.wipo.int/wipolex/en/details.jsp?id=1400>. Mrežna stranica pregledana 2. siječnja 2015.

37 Sudionici dražbe za prodaju nekretnine sukladno članku 669. moraju položiti jamčevinu u iznosu 30 % od utvrđene vrijednosti stvari što je dosta visoki iznos depozita. Primjerice, prema članku 873. stavku 2. hrvatskoga PZ-a, ponuditelji koji sudjeluju na usmenoj javnoj dražbi moraju položiti deseti dio utvrđene vrijednosti broda koji je predmet ovrhe.

38 Dodatno o osnovnim karakteristikama sudske prodaje broda u Španjolskoj vidi: Gosling, James, Warder, Rebecca, *The shipping law review*, srpanj 2014., dio 39., str. 496-500.

39 *Zwangsverwaltung* (njemački Ovršni zakon) - ZVG iz 1897. godine. Na snazi je posljednja novela od 7. prosinca 2011. objavljena u njemačkom službenom listu (*Bundesgesetzblatt - BGBl*, seite - 2582). Izvorni tekst zakona dostupan na: <http://www.gesetze-im-internet.de/zvg>. Mrežna stranica pregledana 5. siječnja 2015.

predviđaju odredbe članka 170. i 171. Građanskog postupovnog zakona (ZPO).⁴⁰ Isto tako, mogućnost dostave rješenja o ovrši zapovjedniku broda navode i odredbe članka 527. Trgovačkog zakonika (HGB). Međutim, odredbe članka 619. HGB-a nisu svojstvene drugim državama kontinentalnog pravnog kruga i predstavljaju jedinstveno rješenje njemačkog prava.⁴¹ Prema tom članku, ako prihvati dostavljanje rješenja o ovrši kapetan broda postaje sudionik postupka prodaje. Vjerovnik tada ima pravo slobodnog izbora te može, osim od ovršenika, zahtijevati ispunjenje tražbine i od zapovjednika broda. U tom slučaju zapovjednik broda postaje optuženi u postupku, pa bi odluka suda protiv zapovjednika također bila važeća i protiv vlasnika broda. Takvo specifično rješenje predstavlja najviši stupanj zaštite vjerovnikove tražbine.

4.8. Norveška

Norveško pravo u pogledu ovršne prodaje broda pretežno slijedi rješenja kontinentalnog pravnoga kruga. Ipak, vrijedi analizirati neka specifična rješenja poglavlja 4. (članci 4.-1. do 4.-19.) dijela II. Ovršnog zakona koja su nesvojstvena kontinentalnom pravnom krugu.⁴² Tim se odredbama uređuju uvjeti koje mora zadovoljiti hipotekarni vjerovnik da bi pokrenuo ovrhu. Prije podnošenja prijedloga za ovrhu, na dan dospjeća tražbine, hipotekarni vjerovnik je dužan poslati hipotekarnom dužniku pismenu obavijest u kojoj upozorava dužnika da će pokrenuti ovrhu ako mu on ne namiri dospjelu tražbinu u zakonskom roku od 14 dana. Protekom roka od 14 dana u kojem dužnik nije namirio tražbinu vjerovnik može pokrenuti ovrhu. Uz prijedlog za ovrhu mora dostaviti sudu i dokaz o prethodnoj pismenoj obavijesti dužniku, pravni temelj za ovrhu (ovršnu ispravu) te dokaz da je tražbina dospjela pozivanjem na hipotekarni ugovor. Prijedlog za ovrhu podnosi se nadležnom sudu na području kojeg se brod nalazi ili se očekuje njegovo uplovljavanje. Ovrhovoditelj mora posebno navesti za koju se od dvije zakonske opcije koje mu stoje na raspolaganju odlučio radi namirenja svoje dospjele tražbine. Može se opredijeliti za uzimanje broda u posjed od ovršenika radi ekonomskog iskorištavanja do namirenja svoje tražbine ili sudsku prodaju broda putem javne dražbe. Vjerovnik ima pravo koristiti brod maksimalno dvije godine, osim ako sud ne odobri produljenje iz opravdanih razloga. Ako nakon isteka razdoblja korištenja broda ostaje nepodmiren dio osiguranog duga, hipotekarni vjerovnik je ovlašten podnijeti zahtjev za prisilnu prodaju broda.⁴³ Prisilnu prodaju

40 Zivilprozessordnung (njemački Građanski postupovni zakon) - ZPO iz 1950. godine. Na snazi je posljednja novela od 8. srpnja 2014. objavljena u Službenom listu - BGBl, seite - 890. Izvorni tekst zakona dostupan na: <http://www.gesetze-im-internet.de/zpo>. Mrežna stranica pregledana 5. siječnja 2015. Slične odredbe sadrži i članak 856. stavak 1. i 3. hrvatskoga PZ-a. Ako je boravište vlasnika - ovršenika nepoznato ili ako se ovršenik nalazi u inozemstvu, sud će rješenje o ovrši dostaviti zapovjedniku broda. Ako je zapovjednik napustio brod, sud će za privremenog zastupnika ovršenika postaviti drugu odgovarajuću osobu.

41 Handelsgesetzbuch (njemački Trgovački zakonik) - HGB iz 1897. Na snazi je posljednja novela od 15. srpnja 2014. objavljena u BGBl, seite - 934. Izvorni tekst zakonika dostupan na: <http://www.gesetze-im-internet.de/hgb>. Mrežna stranica pregledana 5. siječnja 2015.

42 Tvangsfullbyrdsloven (norveški Ovršni zakon) objavljen je u Službenom listu, br. 86. od 26. lipnja 1992.

43 Preuzimanje broda radi ekonomske eksploatacije uobičajeno je ovlaštenje vjerovnika prema

broda reguliraju odredbe poglavlja 11. (članci 11.-1. do 11.-63.) koje svojim rješenjima ne odudaraju od uobičajenih.⁴⁴ Brod se može prodati neposrednom pogodbom putem ovlaštenog brokera prije javne dražbe. Sud najprije razmatra jesu li ispunjeni svi potrebni uvjeti te odlučuje hoće li prihvatiti ili odbiti prijedlog za prodaju. Brod se prodaje putem javne dražbe i dosuđuje najpovoljnijem ponuditelju slobodan od svih tereta. Od iznosa dobivenog prodajom prvo se namiruju troškovi postupka, a onda vjerovnici prema utvrđenom redu prvenstva.⁴⁵

4.9. Kina

Kinesko pomorsko zakonodavstvo ne slijedi tradiciju *common law* i kontinentalnog pravnog sustava. Kineski Pomorski postupovni zakon u pogledu ovršne prodaje broda sadrži većim dijelom uobičajene odrednice za ovu materiju, ali i neke jedinstvene odredbe, prvenstveno one koje se odnose na sankcije uperene prema sudionicima dražbe. Taj zakon regulira privremenu mjeru zaustavljanja broda u glavi III., dio 2, člancima 21.-29., a dražbenu prodaju broda člancima 30.-43.⁴⁶ Posebno je zanimljivo da odredbe ne navode udjele broda odnosno suvlasništvo na brodu, ali se zato spominje zajedničko vlasništvo na brodu. Tako se u članku 21. točka 20. kao jedan od razloga za donošenje privremene mjere zaustavljanja broda navodi svaka tražbina prouzročena od zajedničkih vlasnika broda.⁴⁷ Člancima 30. i

odredbama kontinentalnog prava. Navođenje roka u kojem se može koristiti brod i njegovo eventualno produljenje od strane suda iz opravdanih je razloga specifičnosti odredbi norveškog ovršnog prava. Hrvatski PZ navodi u članku 219. stavku 1. da je hipotekarni vjerovnik ovlašten namiriti svoju tražbinu iz prodajne cijene broda ostvarene sudsom prodajom ili izvansudskom prodajom ili uzimanjem broda u posjed i iskorištavanjem broda. Dodatno se u članku 225. stavku 1. navodi da u slučaju preuzimanja broda u posjed i njegova iskorištavanja radi zaštite svojih interesa vjerovnik može zaprimati prihode broda te zaradu rabiti za namirenje svoje tražbine.

44 Tako članci 11.-1. do 11.-11. utvrđuju zajedničke odredbe i osnovne pojmove, članci 11.-12. do 11.-42. ovršne radnje, članci 11.-43. do 11.-54. dražbenu prodaju broda i članci 11.-55. do 11.-63. učinke prisilne prodaje.

45 Izvorni tekst norveškog Ovršnog zakona dostupan na: <http://www.wipo.int/clea/en/details.jsp?id=3261>. Mrežna stranica pregledana 9. siječnja 2015.

46 Kineski Pomorski postupovni zakon usvojen je na 13. sjednici Stalnog odbora devetog Nacionalnog narodnog kongresa 25. prosinca 1999. Proglasio ga je predsjednik NR Kine po nalogu br 28., a stupio na snagu 1. srpnja 2000.

47 Razlog za ovakvu odredbu različito je shvaćanje pojma vlasništva dviju ili više fizičkih i pravnih osoba na određenoj stvari između kontinentalnog i kineskog imovinskog prava. Kineski Zakon o vlasništvu svojim odredbama poglavlja VIII. člancima 93.-105. definira takvu vrstu vlasništva. Usvojen je na 5. sjednici 10. Nacionalnog narodnog kongresa NR Kine 16. ožujka 2007., proglasio ga je predsjednik NR Kine po nalogu br. 62., a stupio na snagu 1. listopada 2007. Prema članku 93. pokretne i nekretnine mogu biti u zajedničkom vlasništvu dviju ili više fizičkih ili pravnih osoba. Dvije su vrste zajedničkog vlasništva, odnosno suvlasništvo i zajedničko vlasništvo. Daljnjim člancima se definira institut suvlasništva i njegova osnovna razlika u odnosu na zajedničko vlasništvo na stvari slično kako to regulira hrvatski Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (Narodne novine, br. 143/12) člancima 36.-57. Međutim, osnovna razlika kineskog i našeg (time i kontinentalnog) imovinskog prava je u tome što je po kineskom zakonu zajedničko vlasništvo glavni oblik vlasništva s više subjekata, a suvlasništvo

31. utvrđen je postupak podnošenja prijedloga za ovrhu. Nakon što primi zahtjev za prodaju broda pomorski sud će razmotriti razloge zbog kojih podnositelj prijedloga traži prodaju, a zatim odlučiti o prihvaćanju ili odbijanju zahtjeva za prodaju. Stranka koja je nezadovoljna odlukom suda može podnijeti zahtjev za preispitivanje odluke u roku od pet dana. Nakon što je podnio zahtjev za prodaju broda podnositelj može od nje i odustati, ali sud zadržava diskrecijsko pravo da odluči hoće li prihvatiti ili odbiti odustajanje od prodaje. Ako sud prihvati odustajanje od prodaje, troškove koji su nastali u pripremi za prodaju broda mora podnijeti podnositelj prijedloga za prodaju. Prema odredbama članka 32. pomorski sud će oglas o prodaji objaviti u novinama ili drugim specijaliziranim medijima. U slučaju prodaje stranog broda oglas se objavljuje u novinama i drugim medijima koji se koriste za inozemnu distribuciju. Od dana objave oglasa do dana prodaje ne smije proteći manje od trideset dana. Prema članku 33. sud će najkasnije trideset dana prije prodaje broda obavijestiti matični registar u koji je brod upisan te poznate nositelje pomorskih privilegija, prava retencije i hipoteke. Obavijest mora sadržavati ime broda, vrijeme i mjesto održavanja javne dražbe, razloge za prisilnu prodaju kao i ostale formalnosti vezane za brod. Obavijest mora biti izdana u pisanom obliku kako bi primitak obavijesti mogao biti potvrđen.

Dražbena prodaja broda regulirana je odredbama članaka 34.-36. Pomorski sud će prije javne dražbe osnovati aukcijski (dražbeni) odbor koji se sastoji od 4 do 5 osoba. U njega su uključeni službenik suda, voditelj dražbe, brodski procjenitelj, a po potrebi i druge osobe. Aukcijski odbor je u svom radu neposredno odgovoran sudu i pod njegovim je nadzorom. Zadatak odbora je utvrđivanje vrijednosti broda prije dražbe, organizacija razgledavanja i inspekcije broda zainteresiranim osobama (ponuditeljima) te pružanje relevantnih podataka i dokumenata koji se odnose na brod. Na ročištu za dražbu potencijalni kupci (ponuditelji) i njihovi pravni zastupnici moraju prije početka dražbe priložiti odboru identifikacijske dokumente. Dokumenti se prinose sudu u trenutku prijave za dražbu zajedno s plaćanjem utvrđenog iznosa depozita (jamčevine). Aukcijski odbor odnosno njegov predstavnik rukovodi dražbenim ročištem. Članak 37. utvrđuje status kupca koji je dao najpovoljniju ponudu. Nakon što potpiše potrebne dokumente po zahtjevu odbora odmah će platiti najmanje dvadeset posto od kupoprodajne cijene, a ostatak mora biti plaćen u roku od sedam dana nakon datuma kupnje. Prema okolnostima svakog pojedinačnog slučaja aukcijski odbor može postići i drugačiji dogovor s kupcem. Prema odredbama članka 38. kada kupac isplati iznos u cijelosti vlasnik broda je dužan u određenom roku predati brod kupcu. Predaju broda organizira i nadzire aukcijski odbor i u tu svrhu vrši potpisivanje potrebnih dokumenata radi isporuke odnosno primitka dosuđenog broda. Prema članku 39. nakon što je vlasnik predao brod kupcu, sud će objaviti u novinama

samo ako se posebno naglašavaju vrijednosti udjela stvari i njihova visina. Takav zaključak proizlazi iz odredbi članka 93. po kojima se zajedničko vlasništvo dijeli na suvlasništvo i zajedničko vlasništvo (u užem smislu). Suprotno tome, prema odredbi članka 57. stavka 2. hrvatskog Zakona o vlasništvu, zajedničko vlasništvo je u pravnom prometu izvanredni oblik vlasništva, utvrđen zakonom, pa time suvlasništvo ima karakter glavnog oblika vlasništva s više subjekata prava. Izvorni tekst kineskoga zakona o vlasništvu dostupan na: <http://www.lehmanlaw.com/resource-centre/laws-and-regulations/general/property-rights-law-of-the-peoples-republic-of-china.html>. Mrežna stranica pregledana 12. siječnja 2015.

i drugim specijaliziranim medijima prodaju broda na dražbi i isporuku kupcu. Prema članku 40. poslije predaje broda, na temelju aukcijske potvrde i drugih relevantnih dokumenata, kupac je ovlašten zatražiti formalan upis prava vlasništva na brodu u upisniku u koji je brod upisan, a prethodni vlasnik je dužan zatražiti brisanje svoga prava vlasništva iz upisnika.

U odredbama koje se odnose na prisilnu prodaju broda nije navedeno postupanje suda ako kupac koji je dao najbolju ponudu ne izvrši svoje obveze. Vjerojatno se u odredbi da ostatak iznosa mora biti plaćen u roku od sedam dana, osim ako se aukcijski odbor drugačije dogovorio s kupcem, krije diskrecijsko pravo suda da kupcu ostavi dodatni rok u kome će izvršiti svoje preostale obveze. Ipak, analognim tumačenjem članka 41. može se zaključiti da će sud odrediti održavanje novog ročišta sve dok se brod ne proda, ako kupac nije izvršio svoje obveze, jer je namirenje tražbina cilj i svrha sudske prodaje broda.⁴⁸

Članak 41. sadrži jedinstvene i specifične odredbe nepoznate drugim međunarodnim zakonodavnim pomorskim aktima, mada odredbe nisu sasvim jasno određene pa stvaraju nedoumice. Odredbe tog članka određuju da će se održati nova prodaja ili barem novo ročište za prodaju, ako je prodaja ništetna zbog zlonamjernog postupanja ponuditelja. Tu bi moglo biti uključeno i neplaćanje kupovnine sa svrhom da se odugovlačenjem postupka spriječi namirenje vjerovnika. Posebno su zanimljive predviđene sankcije u postupku prodaje broda. One su uperene prema ponuditeljima zbog njihovog nezakonitog postupanja ili sporazuma radi sprječavanja održavanja dražbe ili namirenja vjerovnika. Ponuditelji koji sudjeluju u zlonamjernom sporazumu odgovaraju za troškove i dužni su nadoknaditi svaki gubitak nastao njihovim raspoložbama. Pomorski sud može odrediti takvim ponuditeljima novčanu kaznu u iznosu ne manjem od deset posto, ali ne većem od trideset posto od najviše ponude na dražbi. Ove odredbe nisu precizirane i jasno utvrđene. Nije jasno kakav bi to mogao biti nezakonit i zlonamjerna sporazum ili postupanje ponuditelja te način i postupak kojim bi sud utvrdio takvo postupanje zainteresiranih strana postupka.⁴⁹

5. ZAKLJUČAK

Odredbe pojedinih članaka Pomorskog zakonika nisu potpune i izazivaju nedoumice te kao takve mogu biti nedostatne da pokriju moguće situacije koje bi se mogle pojaviti u praksi tijekom ovršnog postupka. Zakonodavac je posvetio prisilnoj prodaji udjela broda samo članak 924. PZ-a koji nije dostatan u reguliranju specifičnih pravnih odnosa u koje mogu ući suvlasnici broda, a s obzirom na karakteristike broda kao pokretnine koja se u stvarnopravnim raspolaganjima tretira nekretninom. U današnjem pomorskom prometu brodovi (posebno veći brodovi) rijetko su u vlasništvu jedne fizičke ili pravne osobe. Obično se kao vlasnici pojavljuju broderske

48 Hrvatski PZ je riješio takvu situaciju odredbama članka 902. stavka 1. po kojima će sud rješenjem prodaju oglasiti nevažećom i odrediti novu prodaju, ako kupac u određenom roku ne položi kupovninu.

49 Tekst Pomorskog postupovnog zakona NR Kine dostupan na: <http://www.jmlc.org/MPLChina.PDF>. Mrežna stranica pregledana 18. siječnja 2015.

kompanije - dionička društva u suvlasništvu više pravnih ili fizičkih osoba. Članak 924. određuje da se na prodaju udjela broda, uz neka odstupanja, primjenjuju odredbe o ovršnoj prodaji broda ne uzimajući u obzir specifičnosti instituta suvlasništva na brodu. Kao primjer potpunog i kvalitetnog rješenja instituta suvlasništva na brodu zakonodavcu bi *de lege ferenda* trebale poslužiti odredbe nizozemskoga Građanskog zakona. Minimum koji bi trebao poslužiti kao uzor u nadopuni odredbi o suvlasništvu iz članka 924. PZ-a je članak 170. nizozemskoga zakona.⁵⁰ U članku 170. nizozemskoga zakona jasno su utvrđena prava i zakonske mogućnosti upravitelja broda (jedan od suvlasnika) koji zbog spora s ostalim suvlasnicima mora odstupiti s položaja upravitelja te sudski rokovi u kojima može postupati. Prema odredbama hrvatskoga prava, u sličnoj situaciji, upravitelj broda (jedan od suvlasnika) jedino je ovlašten pokrenuti parnicu koja može biti dugotrajna i neizvjesna.

Cjelokupni postupak ovrhe na brodu (udjelima broda) radi namirenja novčane tražbine prati određena problematika koja stavlja zainteresirane strane u neizvjestan položaj. Niti najnovija novela PZ-a, Narodne novine, br. 56/13., uz neke manje nadopune koje se ne tiču prisilne prodaje udjela broda, nije bitno popravila stanje. Ključno pitanje je rješavanje pravnog statusa ovrhovoditelja kao pokretača i nositelja ovršnog postupka. Članak 865. PZ-a uzrok je njegova teškog položaja. U njemu je utvrđena obveza ovrhovoditelja da prethodno snosi troškove provedbe ovrhe, čuvanja i održavanja broda te da mu sud može odrediti polaganje predujma za namirenje troškova provedbe ovrhe. Na kraju ovrhovoditelj je dužan i položiti predujam troškova u roku koji mu odredi sud, a ako tako ne postupi sud će rješenjem obustaviti ovršni postupak. Ovrhovoditelj je već dovoljno oštećen činjenicom da je zbog tražbine koju ovršenik nije namirio morao pokrenuti ovrhu, a sad bi dodatno trebao biti izložen novim troškovima nepoznatog (vjerojatno znatnog) iznosa. Potpuno je jasno da članak 865. treba nadopuniti, jer je njime ovrhovoditeljev položaj izuzetno težak. Logično je da ovrhovoditelj snosi osnovne troškove provedbe ovrhe (sudske troškove, troškove oglašavanja ovrhe i druge) da bi postupak mogao započeti. Troškovi čuvanja i održavanja broda koje on mora podnijeti nisu logični. Naime, što se tiče troškova čuvanja i održavanja broda, vlasnik udjela - ovršenik i ostali suvlasnici imaju pravo vlasništva na brodu do donošenja rješenja o dosudi broda kupcu i dužni su čuvati i održavati svoj brod. Stoga bi ovrhovoditelja trebalo osloboditi troškova čuvanja i održavanja broda koje moraju podnijeti suvlasnici kao vlasnici stvari. Slučajevi u kojima sud može odrediti polaganje predujma troškova provedbe ovrhe i kriteriji za određivanje njegove visine nisu navedeni, a svakako bi trebali biti utvrđeni. Rok u kojem je ovrhovoditelj dužan položiti predujam nije jasno određen, premda u većem dijelu ovršnog postupka postoje fiksni rokovi u kojima su stranke dužne postupati. Sud može odrediti prekratak rok da bi ovrhovoditelj skupio dovoljan iznos i ostaje bez mogućnosti naplate svoje nesporne tražbine koja je utvrđena temeljem ovršne isprave.

Rješenje ove složene situacije moguće je kad bi sud imao ovlast odrediti ovrhovoditelju polaganje jednog određenog (prihvatljivog) iznosa predujma troškova (prema visini tražbine), u razumnom roku, kao garanciju da će platiti i sve druge troškove koji mogu nastati provedbom ovrhe.

50 Vidi supra odjeljak 2.1. Specifičnost suvlasništva na brodu po odredbama nizozemskog prava.

Dodatno se kao nužnost javlja i potreba uspostavljanja obveznog knjižnog režima za pomorske privilegije kako bi u svakom trenutku zainteresirane strane u postupku imale uvid u opterećenost broda (udjela broda) tražbinama.

Pravni položaj ostalih suvlasnika koji ne žele prodati svoj udio (odnosno ne žele prodaju cijelog broda) može biti nepovoljan. Oni kao posredni sudionici postupka ovrhe žele samo nastavak ekonomske eksploatacije broda, a u čemu mogu biti spriječeni. Kako najvjerojatnije nisu krivi za dug drugog suvlasnika (ovršenika) zaslužuju bolju zaštitu odredbama PZ-a. Odredbama bi trebalo dati ovlast sudovima da svojom diskrecijskom ocjenom, prema situaciji, ako je to moguće bez pokretanja dugotrajnog i skupog ovršnog postupka, odrede odgovornost dužnika prema vjerovniku i njegovom drugom imovinom (novčanom tražbinom). Kao primjer kvalitetnog rješenja, posebno u slučaju ovršne prodaje udjela broda, zakonodavcu bi *de lege ferenda* mogle poslužiti odredbe članka 915. crnogorskog Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Prema tom članku ovrha radi namirenja novčane tražbine prodajom broda može se dopustiti samo ako dužnik nema novčanih sredstava ili se ovrha na novčanim sredstvima dužnika nije mogla uspješno sprovesti.⁵¹

Zakonodavac bi trebao *de lege ferenda* uzeti u obzir i neke odredbe drugih pravnih sustava koje utvrđuju ovršnu prodaju broda (udjela broda). Odredbe ovršnog dijela PZ-a, osobito one koje se odnose na dražbenu prodaju broda, trebaju bolje zaštititi prava vjerovnika i dužnika (ovršenika), jer sadašnje to ne čine u najboljoj mjeri. Odredbe stavka 1. i 2. članka 876. PZ-a određuju da se na prvom ročištu za dražbu brod ne može prodati ispod jedne polovice utvrđene vrijednosti. Dakle, jedna polovica utvrđene vrijednosti broda najniža je prihvatljiva ponuda (osim ako sud ne odredi veću vrijednost kao najniže prihvatljivu). Ako se brod ne proda na prvom ročištu, sud će odrediti drugo ročište na kojemu se brod može prodati ispod polovice utvrđene vrijednosti, ali ne ispod jedne trećine te vrijednosti. Kako su brodovi, pa i udjeli broda, u pravilu opterećeni tražbinama različitih provenijencija, kad se cijena na dražbi približi iznosu od jedne polovice ili čak jedne trećine utvrđene vrijednosti, minimalne su šanse namirenja svih vjerovnika. Pogotovo je uskraćen ovršenik koji nema nikakve mogućnosti da se okoristi iznosom od prodajne cijene broda (udjela) preostalim nakon namirenja troškova postupka i tražbina vjerovnika. Iz ovih razloga stavak 1. i 2. članka 876. PZ-a treba nadopuniti kvalitetnijim rješenjima, koja se odnose na dražbenu prodaju broda, po uzoru na neke države kontinentalna pravnog kruga. Portugalski, španjolski i njemački zakon navode 70 % utvrđene vrijednosti broda kao minimalnu ponudu na javnoj dražbi. Kvalitetno je rješenje i talijanska Plovidbenog zakonika koji navodi isticanje utvrđene vrijednosti broda kao najniže prihvatljive ponude na prvom dražbenom ročištu. Ako se brod do tada ne proda, sud će organizirati nova ročišta na kojima će se vrijednost broda spuštati svaki put za 20 %. Kad se spusti na 40 % utvrđene vrijednosti, sud će odobriti izvansudsku prodaju broda. Ovakvim ili sličnim nadopunama odredbi PZ-a u punoj bi se mjeri ostvarila načela socijalnosti i zaštite stranaka u postupku.

51 Vidi supra odjeljak 4.2. Crna Gora.

Summary

CO-OWNERSHIP ON THE SHIP AND ENFORCEMENT ON THE SHIP SHARES

Unlike ownership of one person or entity to certain thing (ship), there is co-ownership as a main form of ownership in legal relationships with multiple carriers (subjects of law). Generally, in fact there may be a common property, co-owned by a similar legal institution, but only in cases where there is some law expressly specified. In accordance with the provisions of the Maritime Code, enforcement proceedings (court forced sales) in satisfaction of a monetary claim on a proposal from creditors (judgment creditors), except on the board, can be determined and implemented to share (shares) ship owned by the execution debtor. In this case, there must be an unambiguous understanding of the idea of joint ownership and co-ownership. The provisions relating to the forced sale of the entire ship will be applied to the forced sale of the ship, but with certain deviations. Therefore co-ownership, as a kind of property rights on the board, which contains some specifics in the case of forced sale of a ship owned distrainee might have immediate impact on the legal status of the other co-owners of the ship that are not parties to the proceedings. Also, during the forced sale of a ship (as well as the entire ship) comes to the fore the plight of judgment creditors (creditors), primarily due to incomplete provisions of the Maritime Code. The provisions of certain legal systems related to the forced sale of the ship or a share of the ship, contain some specifics that are worth analyzing.

Key words: *enforcement, ship shares, common ownership, co-ownership, bailiff.*

Zusammenfassung

MITEIGENTUM AM SCHIFF UND ZWANGSVOLLSTRECKUNG AM SCHIFFSANTEIL

Im Gegensatz zum Selbsteigentum, welches das Eigentum bestimmter Sachen (des Schiffes) einer natürlichen oder juristischen Person darstellt, bezieht sich das Recht auf Miteigentum auf die wichtigste Form des Eigentums im Rechtsverkehr mit mehreren Rechtssubjekten. Allgemein betrachtet spricht man auch vom gemeinsamen Eigentum, einem dem Miteigentum ähnlichen Rechtsinstitut, aber nur in den Fällen, in denen es das Gesetz ausdrücklich vorsieht. Im Einklang mit den Regelungen des Seegesetzbuches kann das Vollstreckungsverfahren für die Abwicklung von Geldforderungen über den Vorschlag der Zwangsvollstreckung bestimmt und durchgeführt werden, und zwar nicht nur für den Schiff sondern auch auf einen Anteil oder Anteile des Schiffes im Besitz des Miteigentümer-Schuldners. In solchem

Fall darf es keine Doppeldeutigkeit in Bezug auf das Konzept der gemeinsamen Verantwortung und des Miteigentumsanteils geben. In Rechtsgeschäften ist der Anteil des Schiffes eine unabhängige Sache, wie auch das ungeteilte Schiff, so dass der Besitzer frei damit umgehen kann, wenn er somit die Rechte anderer Miteigentümer des Schiffes nicht beeinträchtigt. Aus diesen Gründen werden die Vorschriften für die Zwangsversteigerung des ungeteilten Schiffes auch auf den Zwangsverkauf der Anteile des Schiffes angewandt aber mit einigen Ausnahmen. Deswegen enthält das Miteigentum des Schiffes, als eine Art des Eigentumsrechts, einige Besonderheiten, die im Falle des Zwangsverkaufs der Anteile des Schiffes, die im Besitz des Schuldners sind, direkte Auswirkungen auf den Rechtsstatus anderer Miteigentümer des Schiffes haben könnten, die keine Parteien des Verfahrens sind. Auch während des Zwangsverkaufs der Anteile des Schiffes, sowie des ganzen Schiffes, tritt in den Vordergrund die Not der Gläubiger vor allem aufgrund der unvollständigen Bestimmungen des Seegesetzbuches. Die Regelungen mancher Rechtssysteme, die sich auf den Zwangsverkauf des Schiffes oder eines Anteiles des Schiffes beziehen, enthalten bestimmte Besonderheiten, die analysiert werden sollten um ein Leitfadens für den Gesetzgeber in zukünftigen Änderungen des Seegesetzbuches zu sein.

Schlüsselwörter: *Ausführung, Anteil des Schiffes, gemeinsamer Eigentum, Miteigentum des Schiffes, vergleichende Analyse.*

Riassunto

COMPROPRIETÀ NAVALE ED ESECUZIONE FORZATA SULLE QUOTE DI PROPRIETÀ DELLA NAVE

A differenza della proprietà, che rappresenta la facoltà di una persona fisica o giuridica di disporre di un certo bene (nella fattispecie nave) in modo pieno ed esclusivo, la comproprietà rappresenta la forma principale di proprietà nei rapporti legali tra più titolari (comproprietari). In generale, per quanto concerne le cose, esiste anche la proprietà comune, un diritto simile alla comproprietà che, tuttavia, è applicabile solo nei casi in cui ciò viene esplicitamente indicato dalla legge. Ai sensi delle disposizioni del Codice della navigazione, l'esecuzione forzata ai fini di provvedere a saldare i debiti esistenti su proposta del creditore procedente, oltre che sull'intera nave, può essere applicata su una quota (o sulle quote) di proprietà della nave del comproprietario-debitore. In tal caso non deve sussistere l'ambiguità nell'interpretazione dei termini proprietà comune e comproprietà. Le disposizioni che si riferiscono alla vendita forzata dell'intera nave, vista come istituto del processo esecutivo civile, saranno applicate anche alla vendita forzata di una quota di proprietà della nave, tuttavia con alcune differenze. Di conseguenza, la comproprietà, intesa come una forma di diritto di proprietà sulla nave, contiene alcune peculiarità che in caso di vendita forzata di una quota di proprietà della nave del debitore potrebbero avere un impatto immediato sullo status legale dei rimanenti comproprietari della

nave, che non costituiscono parte nel processo. Inoltre, durante la vendita forzata di una quota di proprietà della nave, analogamente alla vendita dell'intera nave, viene messa in evidenza la posizione difficile dei creditori dovuta, innanzitutto, alle lacune presenti nelle disposizioni del Codice della navigazione. Le disposizioni di alcuni sistemi giuridici relative alla vendita forzata della nave o di una quota di proprietà contengono alcune peculiarità, le quali meritano di essere analizzate.

Parole chiave: *esecuzione forzata, quota di proprietà della nave, proprietà comune, comproprietà della nave, parti nel processo.*

