

DEPOSESIJA BRODA KAO ATRIBUT MORTGAGE-a I UGOVORNOG ZALOŽNOG PRAVA

UVOD

Kupnja i prodaja na kredit dobara znatnih vrijednosti već je imanentna u svjetskoj trgovini. Kod prodaje brodova uvjeti kreditiranja kupoprodajne cijene javljaju se kao jedan od bitnih elemenata za uspješan plasman proizvoda na tržištu. To osobito dolazi do izražaja kod konkurenциje i utakmice pri nastupu brodogradjevnih industrija pojedinih zemalja na svjetskom tržištu, tako da ponude, ukoliko ne sadržavaju prateće kreditne uvjete, gube tržište, a time se gubi mogućnost plasmana važnih poslova, uslijed čega trpi ne samo brodogradjevna industrija, nego i znatno širi spektar drugih industrijskih grana koje kroz novosagradjeni brod kao finalni proizvod visokoindustrializirane tehnologije angažiraju svoje kapacitete. Bez prodaje na kredit, i to uz dugoročni kredit s relativno vrlo povoljnim uvjetima kreditiranja, svjetska brodogradjevna industrija ne bi imala mogućnosti uposlenja svojih kapaciteta. Iznešena konstatacija je u svom sadržaju impresionirajuće točna i nesmiljeno istinita da predstavlja u segmentu proizvodnje brodova u svijetu samo jednu potvrdu da kreditni odnosi u međunarodnim društvenim odnosima predstavljaju jedno breme koje teško snose i dužnici, ali ponekad (vrlo često) i vjerovnici. Vjerojatno će biti neizbjježno da uslijede stanovite promjene, ali da bi te promjene utjecale da se opće stanje popravi, potrebno je da prethodno, na temelju snimke stvarnog stanja, sazri svijest i shvaćanje uopće u svijetu u kojoj su mjeri korekcije neizbjježne. Ovi problemi nesumnjivo postaju jedan od odlučnih čimbenika pri sve učestalijim i opravdanim razlozima za promjenama svjetskog gospodarskog sustava.¹

U današnje vrijeme naručiocu ili kupcu brodova, koji bi bili spremni platiti brod u gotovom u tijeku gradnje ili najkasnije do primopredaje, izvanredno su rijetka klijentela i budući da se ovakvi slučajevi mogu smatrati već izuzecima, prestaju nam biti zanimljivi jer nisu u praksi dovoljno prisutna kategorija.

Ekstenzivna primjena odgode plaćanja većeg dijela cijene koštanja broda, pa i cijelokupne cijene broda koja zbog toga ponkad i premaši vrijednost broda u smislu parole "uzmi danas, platit ćeš sutra", a to sutra, kod dugoročnog kredita pod čijim bremenom danas dosta toga ne funkcioniše svršishodno, znači za 5, 10, 15, 17 i 20 godina, trpi od nedostataka ekonomskog, pa i pravne logike.

Medjutim, živeći u svijetu gdje logika ekonomskih zakonitosti nije više jedina motorna snaga razvoja i reguliranja međunarodnih poslovnih odnosa, ostale činjenice postaju isto tako važni čimbenici pri utvrđivanju pravca razvoja privrede. Preraštanjem državnih ili parastatalnih struktura u mnogim zemljama svijeta u glavnog nosioca ili neposrednog, a još češće posrednog generatora i organizatora krvotoka za organiziranje privrednog razvoja, a osobito za financiranje izvoza, našli smo se u situaciji da je takav tretman pomogao brodogradjevnoj, ali i drugoj pratećoj industriji da se razvije i da uživa u "stabilnosti", ali su istodobno time potisnute i istisnute ekonomskе zakonitosti tržišta u svijetu, te smo na širem planu ušli u dugotrajno razdoblje nestabilnosti, ili kako neki to nazivaju, nalazimo se već duže vremena u kriznom razdoblju.

Imperativ je i za brodogradnju i za brodarstvo povratak iz nestabilnosti i destabiliziranih privrednih odnosa u smirenije vode sigurnijeg poslovanja i uz cijenu preorientacije stanovitih industrijskih kapaciteta, a takve mjere mogu biti efikasne samo ako su temeljite i sveobuhvatne na svjetskom planu. Bit će potrebno eliminirati sadašnje stanje na svjetskom tržištu koje omogućuje takve ponude da brodarima nije više problem naručiti brod i preuzeti ga iz brodogradilišta,² nego je problem kasnije ekonomski uspješno poslovati sa sagradjenim brodom kojeg treba platiti i otplatiti uz kamate nakon primopredaje i u razdoblju tzv. "kriza".

Brodogradnja i brodarstvo su kao privredne grane upućene jedna na drugu i djeluju povratno međusobno kao transmisijske opruge. Brodarstvo "plovi" u sličnim nemirnim vodama kao i brodogradnja, s tim da razdoblje destabilizacije prethodi kod brodarstva u odnosu na brodogradnju, ali isto tako i nešto ranije izlazi i uplovjava u mirnije vode poslovanja.

Kod toga, usudjujemo se smiono konstatirati da tzv. atraktivni uvjeti pod kojima se brodovi mogu nabaviti ili kupiti nisu utjecali stabilizaciono na brodarskoj strani, ali sigurno je da se za to ne može kriviti brodograditelje. Permanentan višak brodskog prostora na tržištu ponude i potražnje transportnih usluga je utjecao da se već godinama u brodarstvu smatra uspješnim poslovanjem ako se postigne tzv. "pozitivna nula", a vrlo je slično stanje i u brodogradjevnoj privredi. Poznato je, da je brodarstvo izrazita privredna grana koja posluje slijedeći oscilirajuće cikluse "kriza" i "konjuktura". Kod toga je potrebno konstatirati i slijedeći činjenicu da amplitude kriza traju dulje, a izvankrizne amplitude mnogo kraće, i kad se promatraju grafički prikazi takvih manifestacija, onda se može zaključiti da se taj već i sada nepovoljan omjer još više narušava na štetu konjukturnih razdoblja.

Brodari ponekad ne odolijevaju izazovima koje im brodogradnja nudi, ili prodavači, pa i bankari stavljuju na raspolažanje - uzmi brod odmah i sada ne treba ništa platiti, nego tek kasnije -, a ponekad i s unaprijed ugovorenim početnim "grace periodima". Tržište je napustilo stara tržišna pravila: ako ne možeš platiti bar polovinu cijene, pa ni četvrtinu ili čak ni šestinu kod preuzimanja stvari nisi zapravo ozbiljan kupac, a time ni ozbiljan partner. Riskantno je podržavati takve odnose, a još štetnije stimulirati njihovo razvijanje, osobito kada se domaćim interesentima, a to su u našim uvjetima domaći brodari, ne pruža mogućnost i ne uživaju položaj da mogu nabaviti brod u domaćim brodogradilištima pod jednakim kreditnim uvjetima pod kojima to mogu strani naručitelji.³

Ove uvodne napomene o razlozima zbog kojih su kreditni odnosi kod nabavke bilo novih brodova, bilo polovnih brodova, doživjeli eskalaciju i još više prodiru i sve su prisutniji u finansiranju razvoja trgovačkih mornarica u svijetu, iznijeli smo samo da bi ilustrirali promjene koje su u društvenim odnosima

već nastupile pri kraju dvadesetog stoljeća u odnosu na one koji su vladali u devetnaestom stoljeću i u prvoj polovini našeg stoljeća, kada su Francuska, Njemačka i Italija u svoja pomorska zakonodavstva počele uvoditi i izgradjivati institut knjižnog zaloga (hipoteke) na brodovima u smislu dugoročnog kredita brodarstvu, s jedne strane kao zadovoljavajuće sigurnosti otplate kredita, a i s druge strane kao dovoljno jakog korelata za stimuliranje kredita.

Vremensko razgraničenje zapravo se svodi na razdoblje od pet decenija oko 1900. godine kada su se formirali i izgradjivali osnovni pravni instituti na kojima danas počiva reglementacija za klasični sustav medjunarodnog kredita, u usporedbi s razdobljem na pragu dvadesetprvog stoljeća, u koje već kročimo, kada kreditni odnosi na relaciji brodarstvo - brodogradnja dobivaju razgranatije dimenzije.

Uvodne napomene o razlozima i uzrocima koji su pridonijeli razgranatosti i eskalaciji kredita, iznešeni su više kao divergencija, ali i da se uoče bitne razlike koje postoje ne samo u organizaciji, nego i uopće u poslovnim odnosima koji vladaju svijetom u razmaku od nekoliko desetljeća. Uz navedeno treba također uzeti u obzir da su u današnje vrijeme napretka tehnologije u brodarstvu pojedini brodovi zapravo ploveći industrijski kompleksi, a uz to su neizostavno opskrbljeni suvremenom i skupom elektronikom i automatizacijom u usporedbi sa samo plovećim napravama što su teretni brodovi bili do tridesetih godina ovog stoljeća. S tim u vezi uslijedila je daljnja disproporcija u enormnim vrijednostima koje se u takve komplekse modernih brodova pretaču, tako da se brodovi s početka ovog stoljeća doimaju zapravo samo kao igračke. Ovo sve ističemo, da ukažemo na jednu daljnju važnu činjenicu, a to je da je raniji institut hipoteke kao knjižnog zaloga za pokriće dugovanog kredita, s vinkulacijom - cesijom police osiguranja i cesijom prihoda broda (civilnih plodova) mogao predstavljati zadovoljavajuću sigurnost kreditorima onda kada je ta hipoteka, kao stvarnopravno pokriće, pružala vjerovniku *samo* ovlaštenje da se namiri iz vrijednosti broda prinudnom sudskom prodajom.⁴

Danas, na žalost, moramo konstatirati da zbog izmijenjenih uvjeta to više nije slučaj, osobito kada uslijed nerazumno ve-

likih monetarno-valutnih promjena, skokova i padova vrijednosti svih proizvoda i roba na svjetskom tržištu, uključivo i zlata, sve valute nemirno osciliraju. Zaista, živimo u čudnim vremenima, osobito što se tiče privredjivanja. Tako smo svjedoci takvih fluktuiranja i klizanja, da na primjer jedan brod koji je u trenutku ugovaranja bio vrijedan 56.000.000 US\$ i zadržao tu vrijednost i kroz dvogodišnje razdoblje gradnje, ali u trenutku primopredaje ili 12 mjeseci nakon isporuke u približno istom tehničkom stanju može prodajom postići samo oko petnaestak milijuna US\$, a ako se pridje sudskoj prodaji, onda znatno manje.⁵

Moramo se, suočeni s takvim "oscilacijama", ali i životom, pa i učestalom, manje drastičnim, ali još uvek značajnim skokovima i padovima u vrijednostima brodova zapitati da li je ta tzv. klasična hipoteka još uvek svrsishodna i djelotvorna ako je ograničavamo i onda kada nismo na to prisiljeni, da po svojem sadržaju i opsegu jamči vjerovniku samo "stvarno" pravo da se namiri iz vrijednosti broda koja se ostvari prinudnom sudskom prodajom.

I naš preliminarni odgovor želimo dati već ovdje, da naprijed označena definicija hipoteke ili ugovornog založnog prava na brodu ostaje osnovni i glavni sadržaj instituta hipoteke i ubuduće, ali potrudit ćemo se da ukažemo na razloge zbog čega smatramo da u današnjim uvjetima više nije dovoljno da to bude i jedini osnovni sadržaj zaštite koju ugovorno založno pravo na brodu pruža upisanom vjerovniku.

Bez pretenzije da se dade sveobuhvatan odgovor, mi ćemo se baviti samo nekim aspektima postavljenih pitanja i kod toga ćemo se zadržati samo na problemima koji se javljaju osobito u tzv. kriznim razdobljima. Ovo zbog toga, jer u izvankrznim razdobljima, a to su ona kada se uposlenjem brodova ostvaruju dovoljno visoki prihodi za urednu otplatu dužnog kredita uz redovne troškove eksplotacije, u pravilu nema propusta u plaćanjima. Osim toga i svi standardni i konvencionalni oblici pokrića funkcioniraju na zadovoljavajući način. Eventualni izvanredno nepovoljni elementi koji se mogu usredotočiti na pojedinog korisnika su atipični i kao izuzeci ovom prilikom ne pobudjuju naš interes. Isto tako špekulativne ili fraudolozne namjere pojedinaca nisu ovom prilikom predmet našeg interesa.

Zbog naprijed iznešenih razloga mi se u našim razmatranjima samo zadržavamo na pojavama koje se vrlo široko i često manifestiraju i zbog svoje učestalosti postaju u ovoj sferi jedno od najaktualnijih pitanja vremena u kojem naši privrednici djeluju.

Vjerojatno smo izvrgnuti prigovoru da smo previše prostora posvetili uvodnim napomenama. Međutim, dok se ne sagledaju i ne ocijene postojeći odnosi, te uzroci, preduvjeti i okolnosti kako danas ekonomski pulsira brodarstvo i brodogradnja u svjetskim razmjerima, ne možemo očekivati evoluciju u percepciji i na primjeran način vrednovati potrebu ili nužnost korekcije u našim interpretacijama i ponašanjima.

Općenito o ugovornom založnom pravu, hipoteци i mortgageu

Kao sigurnost za sigurnu otplatu dugoročnog pomorskog kredita upotrebljavaju se u istoj funkciji dva različita osnovna sredstva, i to:

1) Osobna jamstva, medju kojima po važnosti u predmetnoj materiji osobito mjesto zauzimaju garancije banaka i drugih finansijskih institucija.

Prema odredbi čl. 997. Zakona o obveznim odnosima, osobno jamstvo je obveza jamca da će vjerovniku ispuniti pravovaljanu obvezu, ako to ne učini dužnik o dospijeću. Učinak osobnog jamstva se sastoji u tome da u pravilu na dužničkoj strani postoji solidarna odgovornost za ispunjenje vjerovnikove tražbine. To znači da vjerovnik ima izravni tužbeni zahtjev prema glavnom dužniku i prema jamcu. Kada se radi o dugoročnom kreditu, nedostaci osobnog jamstva mogu se pojaviti u slučaju ako izostane dugogodišnja kontinuirana solventnost jamca, što u situacijama kada se radi o prvoklasnim novčanim zavodima odnosno bankama nije vjerojatno. Zbog toga osobna jamstva renomiranih banaka u praksi uživaju preferenciju u usporedbi sa stvarnopravnim pokrićem.

Garancije banaka i ugovorno založno pravo ekstenzivno shvaćeno, kao sredstva koja imaju istu svrhu međusobno se ne isključuju, nego ponekad i dopunjaju, a čak i preklapaju, kao ku-

mulativna jamstva za otplatu istog duga, što je usko povezano s ekonomskom snagom i položajem ugovornih partnera, a u prvom redu s finansijskim bonitetom kupca odnosno dužnika - naručitelja broda.

2) Ugovorno založno pravo na brodu shvaćeno u ekstenzivnom smislu, dakle, ne pravni institut kako je determiniran našim Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, obuhvaća i hipoteku, kao pravni institut založnog prava na nekretninama rimskepravne tradicije i institut mortgagea, kao založnog prava na brodu zemalja common law sustava.⁶ Mi ćemo se u našim razmatranjima za-držati na analizi sadržaja pravnog instituta ugovornog založnog prava na brodu u užem smislu, tj. kako je određen materijalnim odredbama našeg Zakona (čl. 201-215), a budući da je to neophodno, prethodno ćemo vrlo sumarno istaknuti neke od razlika između pravnog instituta hipoteke i pravnog instituta mortgagea.

Zajedničko je i hipotecu i mortgageu da su izrasli i da se razvijaju kao rezultat potrebe dugoročnog pomorskog kredita i kao pouzdan pravni instrument, koji neće ometati plovidbu broda, a ujedno će pružati realnu sigurnost za naplatu vjerovnikove tražbine.⁷ Pallua opravdano ističe da je hipoteka na brodu sadržajno jednaka onoj na nekretnini, a bitne su joj karakteristike upisnička garancija javnosti, red prvenstva i stroga primjena konstitutivnosti upisa.⁸

Svrha i funkcija hipoteke i mortgagea su identične. Vjerovnik stječe stvarno pravo na tujem brodu, koji i de iure i de facto ostaje u vlasništvu dužnika-brodovlasnika i kod hipoteke i kod mortgagea. Uz pojačanu sigurnost za naplatu tražbine urednom uknjižbom hipoteke odnosno mortgagea, vjerovnik stječe posebnu zaštitu erga tertios, tj. od posizanja trećih osoba za svoja potraživanja prema brodu opterećenom založnim pravom izuzev u pogledu privilegiranih tražbina, jer prilikom namirenja zakonska založna prava uživaju prednost. Funkciju založnog prava na brodu u odnosu na opasnosti prema potraživanjima trećih, treba takodjer imati u vidu, ali ni u tom pogledu nema bitnih razlika izmedju hipoteke i mortgagea, jer oba instituta trpe od privilegiranog položaja zakonskih založnih prava. Korelativna zaštita se može postići za dio privilegiranih tražbina

ustupom prava iz ugovora o osiguranju brodovlasnikove odnosno dužnikove odgovornosti u korist založnog vjerovnika.

Bilo je međutim dogmatskih pokušaja koji su zbog iste svrhe te istovjetne funkcije izjednačavali hipoteku s mortgageom,⁹ a takva shvaćanja nisu osnovana, a niti se mogu opravdati.

U sadašnjem pogledu razlika izmedju hipoteke i mortgagea svodi se uglavnom na dva bitna obilježja pojedinosti, i to: mortgage poznaje i dopušta stupanje vjerovnika u posjed (depo-sesiju) broda u slučaju propusta dužnika,¹⁰ a hipoteka konsekventno slijedeći postulate rimskog i gradjanskog prava u zemljama kontinentalne Evrope ne predviđa ovu mogućnost,¹¹ tako da praktično hipotekarnom vjerovniku u slučaju propusta dužnika ostaje pravo da traži prodaju broda i da se od iznosa realiziranog prodajom namiri. Kod same prodaje broda opterećenog založnim pravom, naš pravni sustav, a taj sustav slijedi i većina država kontinentalne Evrope, predviđa prodaju broda putem suda (u SFRJ) ili od strane nekog drugog organa, ali uvijek uz obveznu licitaciju, dok se temeljem mortgagea uz sudsku prodaju dopušta i tzv. slobodna prodaja.

Bitna razlika izmedju sudske prodaje i slobodne (privatne) prodaje sastoji se u tome da je kod sudske prodaje kupac, mada stječe valjanu i čistu osnovu na brod, slobodan od svih zakonskih prava i drugih tereta na brodu, dok kod slobodne (privatne) prodaje u sustavima gdje je to dopušteno, kupac snosi rizik i odgovornost za podmirenje zakonskih založnih prava i svih upisanih tereta i drugih eventualnih odgovornosti kojima je bio izložen brod prije prodaje, a, osim toga, u stanovitim okolnostima postoji mogućnost pobijanja kupoprodajne cijene koja se postigne direktnom pogodbom u slobodnoj prodaji.

Pomorski zakonik SSSR-a iz 1968. godine i Poljski pomorski zakonik iz 1961. godine predviđaju hipoteku na brodovima, iako zbog strukture vlasništva i sistemskog položaja njihovih brodar-skih organizacija ne izgleda da u SSSR-u i Poljskoj hipoteka ima neku praktičnu primjenu.

Zanimljiv je primjer Grčke koja je svojim brodovlasnicima, da im omogući lakše pribavljanje kredita, u Pomorskom zakoniku

iz 1958. godine predviđela oba oblika stvarnopravnog pokrića, tj. i hipoteku i mortgage, iako je Grčka tradicionalno, što se tiče založnog prava, spadala u krug zemalja kontinentalne Evrope.

Naše pozitivno pravo predviđa da se ugovorno založno pravo na brodu prostire u načelu i na naknadu iz osiguranja prema odredbi čl. 206.

Isti učinak se postiže odgovarajućim ugovornim odredbama u pravnim sustavima gdje odgovornost osiguratelja ne proistiće iz zakonske norme, uz uvjet da je osiguratelj bio obaviješten o postojanju ugovornog založnog prava. Činjenica je da je pokriće osiguranjem broda neizbjegjan pratilac ugovornog založnog prava i u praksi bez izuzetaka vjerovnik traži da se prava osiguranika iz odgovarajuće police osiguranja, kao što se tiče osiguranja broda, tako i osiguranja brodarove odgovornosti vinkuliraju, odnosno cesijom prenesu na vjerovnika. Jasno da naplata iz osiguranja sa svojim korelativnim djelovanjem nastupa samo u slučaju gubitka broda, dok u slučaju drugih havarija gdje je potrebno pristupiti popravku broda, po prirodi same stvari, vjerovnik je i u vlastitom interesu dužan dati suglasnost na isplatu osigurnine radi popravka broda opterećenog založnim pravom.

Uz osiguranje drugi su važni korelativni pratioci ugovornog založnog prava, bilo kod mortgagea, bilo kod hipoteke, prihodi koji se brodom ostvaruju (tzv. civilni plodovi), bez obzira da li se radi o vozarini, prevoznini, tegljarini, zakupnini i nagradi za spašavanje.¹² Taj se učinak postiže izričitim ugovaranjem i vrlo je značajan oblik pokrića kada se radi o brodu koji je uposlen dugoročno s pouzdanim naručiteljima i, pod uvjetom da su uredno izvršene sve notifikacije, a ponekad uz suglasnu potvrdu o izvršenoj cesiji (ustupu ili asignmentu), predstavlja vrlo korisno sredstvo zaštite.

Medjutim, kada se ne radi o dugoročnom uposlenju, teško je pribaviti kontinuirani zahvat cesijom na prihode broda koji se ostvaruju iskorištavanjem broda. Ipak, i u takvim situacijama uredni ustup prihoda broda može značiti izdašnu pomoć i značajnu korist ako su uredno obavljene prethodne radnje i pripremljena valjana dokumentacija, tako da se u danim situacijama trasiraju na vrijeme dužnici odnosno potencijalni dužnici i s promptnim notifikacijama priskrbi naplata tih prihoda u korist zajmodavca.

Karenčija dužnika

Polazimo od pretpostavke da se u praksi pristupa prinudnom izvršenju namirenjem svojih potraživanja iz založnog prava samo u slučajevima propusta ili karenčije dužnika (events of default).

Slučajevi propusta dužnika su odredjeni konkretnim ugovorom o hipoteći ili mortgage i redovno sadrže širok dijapazon obveza dužnika brodara. Kod toga je sigurno najvažniji i neizostavno prisutan slučaj propusta neizvršenje novčanih obveza o dospijeću (default of payment), ali pod slučajeve propusta se svrstavaju i sve druge obveze dužnika, kao npr. dužnost osposobljavanja broda za plovidbu u svakoj najdetaljnijoj pojedinosti dužne pažnje brodara u tehničkom i kadrovskom smislu, održavanje urednog upisa u upisnik broda, državne pripadnosti broda, uredne klase, urednog održavanja osiguranja u svim vidovima ugovornog pokrića itd. (technical default). Kao slučajevi propusta dužnika u nekim ugovorima se predviđaju i takvi dogadjaji koji su u cijelosti izvan domaćaja ili utjecaja samog dužnika, kao npr. u slučaju kada država čiju zastavu brod vije stupi u rat ili bude okupirana, ili ukoliko nastupi ratno stanje između velikih sila itd.

Dakle, pod slučajem propusta treba shvatiti sve činjenice ili situacije koje su kao takve odredjene ugovorom. Kod toga se nadovezuje daljnji vrlo važan učinak ugovorne odredbe, da ukoliko nastupi bilo koji slučaj propusta (to znači i u slučaju "technical default") i pod uvjetom da ga dužnik ne otkloni u ugovorom predviđenom kraćem roku, da vjerovnik ima pravo deklarirati da su dospjeli za isplatu svi kreditirani iznosi zajma, tj. i onih rata čija je isplata prema ugovoru bila odložena. To znači da svaki slučaj propusta kako je određen pojedinim ugovorom može prerasti ugovornim mehanizmom u propust plaćanja, jer se odredba s odgovarajućim učinkom, redovno nalazi u tekstu ugovora o založnom pravu na brodu (naturalia negotii). Naime, nakon što se utvrdi da odredjeni slučaj tehničkog propusta dužnik nije uklonio ili ispravio u ugovorom predviđenom roku, predstavlja pretpostavku za nastupanje ugovorom predviđenih posljedica, tj. rezultira dospijećem svih rata kredita čije je plaćanje bilo odloženo. Imajući to u vidu, smatramo opravdanim za sve slučajeve

propusta u odnosu na konkretni ugovor o založnom pravu na brodu upotrebljavati izraz karencija dužnika. Isto tako, u slučaju karencije dužnika, vjerovnik stječe pravo da se koristi svim pravima koje mu prema ugovoru o založnom pravu ili mortgageu i u skladu s odredbama prava koje se primjenjuje pripadaju, uključujući tu i pravo da traži izvršenje prinudnom prodajom broda.

U svakom slučaju propusta zajmodavac je dužan najprije utvrditi slijedeće:

1) da li su uredno upisane sve eventualne promjene koje su u odnosu na osnovnu dokumentaciju u medjuvremenu izvršene,

2) da li je na snazi osiguranje po svim vidovima pokrića, s valjanim vinkulacionim ispravama, uključujući ovdje i osiguranje tzv. interesa vjerovnikovog ugovornog založnog prava (mortgage's interests insurance). Poznato je da se ugovori o osiguranju brodova i osiguranju odgovornosti brodara zaključuju redovno na rok od 1 godine, pa shodno tome tijekom otplatnog roka treba pratiti da li je valjano obnovljeno osiguranje protiv ugovorom određenih rizika,

3) da li su obavljene sve radnje potrebne da se na svrsishodan način može ostvarivati naplata potraživanja temeljem us-tupa prihoda broda prema dužnicima hipotekarnog dužnika, a u korist vjerovnika,

4) u slučaju da se radi o dužniku - brodaru broda pod stranom (nejugoslavenskom) zastavom, tada je potrebno poduzeti potrebne radnje prema dionicama i drugim vrijednosnim papirima ko-jima se raspolaže vlasničkim pravom i drugim oblicima sudioništva, ukoliko takve dionice ili druge isprave nisu založene u korist vjerovnika, već u trenutku kada je kredit odobren i dan. Slučaj propusta može biti iskorišten i za prijenos prava nad di-ionicama od strane dužnika u korist vjerovnika,

5) pribaviti podatke o očekivanom budućem kretanju broda, uposlenju itd.

Na temelju ocjene o mogućnostima i pravima zaštite vjerovničkih prava, a uvijek u odnosu na konkretnu situaciju, treba zaključiti što se želi postići i utvrditi strategiju i odrediti taktiku koje radnje treba poduzeti da se postigne željena svrha.

Sredstva na raspolaganju zajmodavcima pri kréditiranju novogradnje ili polovnog broda pod mortgageom:

A) Sredstva za koja nije potrebna intervencija suda

1) direktna prodaja broda od strane dužnika uz nadzor vjerovnika s direktnom naplatom kupoprodajne cijene u korist vjerovnika u visini postojećeg duga.

2) slobodna (privatna) prodaja od strane zajmodavca.¹³ Radi uklanjanja rizika ili opasnosti pobijanja ovakvog pravnog posla, potrebno je ovisno o režimu mesta gdje se brod nalazi izvršiti potrebno javno oglašavanje prodaje,

3) uzimanje broda u posjed od strane založnog vjerovnika, zajmodavca na temelju ugovorom predvidjenog prava i obveze. Posjed je faktično stanje u odnosu na odredjenu stvar i s uzimanjem broda u posjed, brodar od trenutka faktičkog preuzimanja broda postaje nosilac plovidbenog pothvata brodom. Ovo sredstvo zaštite vjerovnika pruža stanovitu kvalitativnu prednost, ali istodobno nameće i odredjene rizike; u suvremenoj praksi se sve češće primjenjuje.¹⁴

Sam čin deposesije, budući da se radi o faktičnom stanju u određenim situacijama, može se izvršiti na vrlo jednostavan način. Tako npr. kada dužnik brodar zbog insolventnosti nije u stanju podmirivati troškove poslovanja i otplate anuiteta koji se odnose na brod, akumulirano je vrlo često i zakašnjenjem u podmirivanju osobnog dohotka zapovjednika i članova posade, tako da posada u stvari priželjkuje da se u položaj brodara instalira netko tko je u stanju i sposoban se brinuti i podmiriti troškove eksploatacije broda, a time i podmiriti troškove posade s naslova obavljenog rada.

Čin prijelaza posjeda u biti može biti vrlo neformalan, tj. da založni vjerovnik daje instrukcije, naloge i upute zapovjedniku koje ovaj prihvaca i slijedi.

Negativne posljedice posesije broda od strane zajmodavca mogu se svesti na slijedeće:

- vjerovnik preuzima rizik i odgovornost za poslovanje broda i djelatnost, odnosno čine zapovjednika i posade u vezi s upravljanjem brodom i plovidbom,

- sporno je da li založnom vjerovniku kao posjedniku broda pripada pravo na ograničenje odgovornosti brodovlasnika,

- deposesija dužnika slijedi najčešće u situaciji kada je dužnik finansijski iscrpljen i zbog čega su razni vjerovnici u nemogućnosti promptne naplate tolerirali zakašnjenje, ali kada u poziciju brodara stiže "svježi" i finansijski sigurni platiša, a to je vrlo često založni vjerovnik, ostali vjerovnici koriste mogućnost da se brzo i sigurno naplate za svoja potraživanja koja se odnose i na razdoblju koje je prethodilo prijenosu posjeda. Dakle, takvi vjerovnici činjenicom uzimanja u posjed od strane založnog vjerovnika posiju za privremenim mjerama protiv broda za dobijanje brze naplate.

4) prijenos vlasništva založnih dionica brodovlasničke korporacije dolazi u obzir u situaciji kada je založeni brod dugoročno uposlen uz povoljne uvjete, te bi se uslijed prodaje broda, bilo sudske ili privatne, dala mogućnost naručitelju da raskine ugovor.

B) Uz sudsku intervenciju

Sudska prodaja se vrši u pravilu u skladu s postupovnim odredbama mjesta gdje se brod nalazi. Praksa u režimu pojedinih sudbenosti znatno varira i treba voditi računa o vremenu koje mora proteći od trenutka postavljanja zahtjeva za zaustavljanje broda do okončanja postupka prodaje koji završava raspodjelom novca dobijenog prodajom.

U nekim pravnim sustavima može se pristupiti sudskej prodaji i bez da se prethodno u redovnom parničnom postupku dobije izvršni naslov, što nije slučaj u SFRJ. Troškovi sudske prodaje, punomoćnika, čuvanja i održavanja broda, a s obzirom na duljinu trajanja su vrlo važni elementi koje se mora valorizirati pri ocjeni kada i u kojoj državi se pokreće postupak za sudske prodaju broda. To će ovisiti o kretanju i boravku broda.

Medjutim, na žalost ima jurisdikcija gdje nije uputno po-krenuti postupak za sudske prodaju broda.

Razlozi za uzdržavanje od pokretanja postupka za sudske prodaju broda su slijedeći:

- neizgradjenost postupovnih propisa
- neizvjesnost u pogledu ishoda postupka

- ograničenja i restrikcije s kojima se mogu suočiti potencijalni kupci
- eventualna obveza plaćanja visokih taksa, poreza na promet ili čak i carinskih pristojbi
- ograničenja i restrikcije u pogledu repatrijacije ili izvoza novca postignutog sudskom prodajom.

Dostatno je da postoji jedan od naprijed navedenih razloga, dakle bez kumulativnosti, pa da se obeshrabri zajmodavac čija je tražbina zaštićena mortgageom, da se u određenim sudbonostima, u pokušaju da posegne za prodajom, naidje na nepremostive teškoće, tako da se ukazuje neprikladnim pokretanje postupka sudske prodaje broda uredno opterećenog mortgageom.

Ukoliko okolnosti dopuštaju, može se pratiti i nastojati zaustaviti brod gdje su mogućnosti provođenja postupka prikladnije. Ali često vjerovnik nema priliku da bira mjesto gdje će brod biti zaustavljen od eventualno trećih vjerovnika. Kao privremeno rješenje dolazi u obzir kao vrlo prikladno rješenje uzimanje broda u posjed u situaciji kada okolnosti to dopuštaju (pa i bez intervencije suda) da po vlastitim uputama dovede brod u mjesto gdje je relativno jednostavno moguće provesti postupak prinudne prodaje broda.

U svakom slučaju treba nastojati da se izbjegne pokretanje sudske prodaje broda dok je brod pod teretom, jer i ti troškovi skupa sa svim privilegiranim ili zakonskim založnim pravima i ostalim neizbjježnim troškovima umanjuju korist koja se postiže prodajom.

Ugovorno založno pravo prema našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi i valjanost ugovorne dispozicije stranaka o deposesiji dužnika

E. Pallua definira ugovorno založno pravo kao stvarno pravo vjerovnika na brodu dužnika na temelju kojega je vjerovnik ovlašten namiriti se iz vrijednosti broda ovršnom javnom dražbom.¹⁵ To je suglasno sa zakonskom definicijom iz čl. 201 ZPUP-a, gdje se određuje ugovorno založno pravo na brodu kao pravo na temelju kojeg je vjerovnik ovlašten namiriti se iz prodajne ci-

jene broda ostvarene sudskom prodajom. Time je na konkludentan, ali ipak jasan način u našem pravu normirano da vjerovniku ne pripada pravo na namirenje iz prodajne cijene broda ukoliko se takva novčana vrijednost ostvari prodajom broda, koja međutim nema kvalitete sudske prodaje (u SFRJ) ili ovršne javne dražbe (izvan SFRJ), što će ovisiti o postupovnim propisima kojima se regulira prinudna prodaja broda prema mjestu gdje se prodaji pristupa. Prema tome, smatramo nespornim da naš pravni sustav ne poznaje i ne dopušta vjerovniku ugovornog založnog prava da se za svoje tražbine namiruje iz prodajne vrijednosti broda postignute slobodnom prodajom. Taj sustav našeg zakonodavstva de lege lata je potpuno opravdan, jer se za lišavanje ili razvlašćenje dužnika nad brodom u njegovu vlasništvu mora zahtijevati poseban oblik kontrole. To se postiže ingerencijom pravosudskih organa, kao organa vlasti u postupku prodaje, koji je u nas stavljen isključivo u nadležnost privrednih sudova.

U tom pogledu nema nikakvih razlika izmedju instituta našeg pomorskog prava, u konkretnom slučaju ugovornog založnog prava na brodu, i instituta zaloge na nekretninama u našem općem imovinskom pravu¹⁶ kako se predvidja čl. 61. do 69. našeg Zakona o osnovnim vlasničkopravnim odnosima. Prema pravnim pravilima koja su bila na snazi do zahvata našeg zakonodavca u predmetnoj materiji imovinskog prava, a pod tim mislimo u prvom redu na Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl.l. 22/77), Zakon o obveznim odnosima (Sl.l. 29/78) i Zakon o osnovnim vlasničkopravnim odnosima (Sl.l. 6/80),¹⁷ institut hipoteke na brodovima sa svojim konsekventno provedenim knjižnim režimom se nije u bitnim komponentama razlikovao od instituta hipoteke na nekretninama našeg civilnog prava, osim ukoliko je to iz prirode same stvari proizlazilo, jer su brodovi ipak pokretne stvari, a ne nekretnine. Utome se naša doktrina bez izuzetaka slaže, međutim, čini nam se da nakon naprijed spomenutih legislativnih zahvata u literaturi nisu akcentirane razlike koje su očito uslijedile u određivanju naziva, sadržaja i opsega založnog prava na brodu, dakle u sferi pomorskog prava s jedne strane i založnog prava na nekretninama (hipoteci), dakle u sferi civilnog ili općeg imovinskog prava s druge strane.

Usporedbom ovih dvaju instituta, po mnogim svojim svojstvima, srodnim i sličnim, čini nam se da je uslijedila temeljita i odlučna bifurkacija i da razlike u sadržajnom pogledu postoje. Po našem mišljenju te se razlike ne svode samo u odnosu na osnovnu pretpostavku koja se očituje u okolnosti da se institut ugovornog založnog prava u pomorskom pravu primjenjuje i na brodove odnosno sredstava u društvenom vlasništvu, dok se institut hipoteke našeg općeg imovinskog prava primjenjuje isključivo na nekretnine privatnog vlasništva.

Naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi u odnosu na materijale koji su prethodili njegovom donošenju napušta pojmovni izraz "hipoteka na brod", te unosi i bez izuzetaka konsistentno slijedi izraz "ugovorno založno pravo na brodu", dok Zakon o obveznim odnosima i Zakon o osnovnim vlasničkopravnim odnosima i dalje identificiraju institut prava zaloga na nekretninama izrazom "hipoteka".¹⁸

Skloni smo prihvatići gledište da se ovdje ne radi samo o lingvističkoj distinkciji, nego o namjeri i želji zakonodavca, a time i neizbjegnoj potrebi da se ova dva instituta pojmovno i sadržajno razlikuju.

Kod toga je potrebno imati u vidu daljnju osobitost našeg pozitivnog prava, koja proistječe iz odredbe st. 5. čl. 867. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, kojim se u pogledu pojedinih postupovnih pitanja u odnosu na postupak izvršenja i osiguranja na brodovima predviđa supsidijarna primjena propisa općeg izvršnog postupka o postupku izvršenja.

U materijalnim odredbama o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi kojima se regulira pojam i značaj instituta ugovornog založnog prava na brodovima ne nalazimo zakonsku normu kojom se upućuje na supsidijarnu primjenu propisa imovinskog prava o hipoteci na nekretninama.¹⁹ Prema tome smatramo opravdanim zaključiti da materijalne odredbe ovih dvaju zakona egzistiraju zasebno i nezavisno i nema mogućnosti da se supsidijarno pomoći analogije, pa ni u sferi interpretacije popunjavaju eventualne praznine.

Iznešena dedukcija nam omogućava konstataciju da propis iz čl. 69. Zakona o osnovnim vlasničkopravnim odnosima, kojim se negira pravni učinak odredbe iz ugovora o hipoteci kojom hipo-

tekarni vjerovnik ugovora za sebe pravo da u slučaju neisplate duga namiri svoju tražbinu ubiranjem plodova koje ta nekretnina daje ili iskorištavanjem nekretnine na drugi način, nije relevantan za odnose iz domene pomorskog prava i ne odnosi se na ugovorno založno pravo na brodovima.

Osnovno pitanje na koje tražimo odgovor sastoji se u slijedećem: - da li je u našem pomorskom pravu nakon stupanja na snagu Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi 1. siječnja 1978. godine valjana stipulacija u kontraktualnom reguliranju založnog prava kojim brodovlasnik odnosno založni dužnik pristaje i obvezuje se da u situaciji kada nastupi slučaj propusta kako je definiran samim ugovorom prepusti i preda brod u posjed založnom vjerovniku? Ili drugim riječima, da li se založnom vjerovniku, koji ima na valjan način stečeno pravo zalogu na tujem brodu koji se nalazi pod jugoslavenskom zastavom, materijalnim odredbama našeg prava dopušta, a time i pruža zaštita na preuzimanje broda u posjed?

Prije nego što pokušamo dati odgovor na ovo pitanje moramo nešto kazati i o posjedu u našem imovinskom pravu. Posjed ne predstavlja vlasničko pravo iako je i reguliranje ovog instituta ušlo u zakon kojim se određuju osnovni vlasničkopravni odnosi. Ovo iz razloga što posjed predstavlja samo osnovu i pretpostavku za vršenje prava vlasništva.²⁰

Odredbom čl. 70. Zakona o osnovnim vlasničkopravnim odnosima definira se da posjed stvari ima svaka osoba koja neposredno vrši faktičnu vlast na stvari (neposredan posjed) ili preko druge osobe (posredan posjed). Dakle, u našem suvremenom imovinskom pravu napuštena je dosadašnja subjektivna koncepcija posjeda koju je usvajao i austrijski Gradjanski zakonik, čije su odredbe kao pravno pravilo u ovoj materiji zadržale snagu primjene sve do 1980. godine. Voljni element držanja stvari kao svoje (animus possidendi) nije više bitna kvalifikacija za posjed kao pravo, jer se naš zakon opredijelio za suvremenu objektivnu koncepciju prema kojoj je posjed faktično stanje koje uživa stanovitu pravnu zaštitu.²¹

Shodno naprijed iznešenom shvaćanju posjeda u suvremenom smislu opredjeljenja našeg pozitivnog prava, smatramo opravdanim

odgovoriti pozitivno na postavljano pitanje, tj. da je ugovorna odredba o predaji odnosno uzimanju broda u posjed od strane založnog vjerovnika valjana. Smatramo da takva ugovorna stipulacija ima pravni učinak i kad je za konkretni ugovorni odnos mjerodavna primjena jugoslavenskog prava, a to će biti uvijek kada je brod koji je upisan u upisnik brodova SFRJ opterećen ugovornim založnim pravom.

Do ovog zaključka dolazimo slijedeći jedno od osnovnih jurističkih načela, a to je da u privrednom poslovanju i uopće u imovinskom pravu, a osobito to vrijedi za ponašanje u pomorstvu, slobodna dispozicija stranaka postoji sve dotle, dok odredjeno ponašanje nije u suprotnosti s izričitom kogentnom pravnom normom.

Takvu zabranu naše pomorsko pravo ne pozna niti je sadržana u bilo kojem drugom relevantnom pozitivnom propisu, a materijalne odredbe civilnog prava o hipoteci na nekretninama se ne primjenjuju i nemaju regulativni karakter na odnose koji nastaju u vezi sa založnim pravom na brodu, izričitoj ugovornoj odredbi kojom je založni dužnik, pod određenim pretpostavkama, tj. u slučaju propusta dužan predati brod založnom vjerovniku (na zahtjev istog) treba priznati valjan pravni učinak.

Za takvo stajalište vojuje i daljnji juristički argument u smislu načela "a maiori ad minus negative valet". Naime, činjenica je da naš ZPUP dopušta vjerovniku založnog prava da se namiri za svoja potraživanja iz prodajne cijene ostvarene sudskom prodajom. Prodajom broda založni dužnik gubi vlasništvo, odnosno stvarno pravo raspolaganja i korištenja s krajnjim posljedicama da kod brodova u društvenom vlasništvu, na kojima strane pravne ili fizičke osobe imaju založno pravo, dolazi čak do prijelaza vlasništva broda u korist trećih osoba i gubitka državne pripadnosti broda. To su posljedice s najtežim učinkom za dužnika odnosno dosadašnjeg vlasnika. Naprotiv, gubitak posjeda je sigurno i nesporno blaže sredstvo, pri čemu vlasništvo nad brodom još ničim nije dovedeno u pitanje, pa ni u sumnju. Ne vidimo razloga da naš pravni poredak dopušta provodjenje mnogo strožije mjere i na brodovima u društvenom vlasništvu, pa i u korist stranih pravnih i fizičkih osoba, a da pri tome ne dopušta provodjenje mnogo blaže mjere od prodaje, a to je prijelaz

posjeda kao mogućnosti faktičkog ali ne i pravnog raspolaganja, pod uvjetom da se stranke tako dogovore. Ovo tim više, jer je moguće prenošenjem samog posjeda zapravo spasiti i vlasništvo. Naime, ugovorom se takodjer može predvidjeti da založni dužnik svoju karenčiju može popraviti i da isplatom dospjelih tražbina založnom vjerovniku tijekom držanja broda u posjedu založni dužnik stječe pravo na vraćanje broda u posjed.

Stajalište da bi se prepustanjem posjeda nad brodom založnom vjerovniku "na mala vrata" otvorila mogućnost slobodne prodaje, tj. bez sudske zaštite, smatramo da nije opravданo. Naime, u sustavu knjižne kontrole vlasništva na brodu,²² a i drugih stvarnih prava, založni vjerovnik i u slučaju kada ima brod u posjedu nema mogućnosti dokazati valjanu pravnu osnovu za prijenos vlasništva bez prinudne prodaje. Osim toga, u takvoj situaciji ne bi se mogla ishoditi valjana isprava o brisanju broda iz Jugoslavenskog upisnika. Takva zaštita se postiže odredbom iz čl. 364. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, kojim se utvrđuju slučajevi za brisanje broda iz upisnika brodova.²³

U našem općem imovinskom pravu kod hipoteke nad nekretninama nije dopuštena antihreza ili tzv. pactum antichreticum. Ili, drugim riječima, kod zaloge nekretnina nema valjan pravni učinak odredba kojom hipotekarni vjerovnik ugovara za sebe pravo da se u slučaju propusta namiri ubiranjem civilnih plodova koje ta nekretnina daje ili iskoristavanjem te stvari na drugi način. Međutim, novina je u našem založnom pravu u pogledu pokretnina jer se na temelju čl. 977. Zakona o obveznim odnosima dopušta kod stvari predane u zalog zalogoprimcu upotreba stvari i ubiranje plodova od predane stvari, pod uvjetom da su to stranke ugovorom predvidjele.²⁴

Prema tome, naše opće imovinsko pravo u pogledu antihreze razlikuje da li se radi o nekretninama ili pokretninama.

Brod je objektivno pokretnina, ali u pogledu stjecanja, prijenosa i gubitka stvarnih prava slijedi režim koji je predviđen za nekretnine i u tom pogledu knjižni režim koji je predviđen našim Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. U pogledu plodova čl. 205. poštuje se dispozicija stranaka. Odredbom čl. 188. istog Zakona određuju se ovlaštenja nosioca

prava raspolaganja brodom, te je uz osnivanje ugovornog založnog prava na brodu, za koji se razumljivo traži sastavljanje u pis- menom obliku, predvidjeno takodjer i sklapanje ugovora o plovidbenim poslovima i o zakupu. Jedna od osnovnih karakteristika ugovora o zakupu je prepuštanje od strane zakupodavca - brodara/brodovlasnika faktičnog raspolaganja nad brodom zakupoprime- cu, i u tom pogledu u našem pravu se ne postavljaju nikakve og- rade, osim što se traži za valjanost ugovora pismena forma. Ne vidimo razloga zbog čega ugovor o osnivanju založnog prava na nekom jugoslavenskom brodu ne bi mogao sadržavati odredjene ele- mente koji postaju mjerodavni u slučaju propusta založnog dužni- ka, a kojima se kao nosilac prava raspolaganja brodom i inače može sasvim slobodno raspolagati prilikom zaključenja ugovora o zakupu broda.

Ne možemo prihvati gledište da bi sadržaj određenog od- nosa bio dopušten i moguć između ugovornih stranaka, na temelju ugovora o zakupu (*locatio conductio rei*), ali da je ugovorna sloboda ograničena ili eliminirana u situaciji kada se interpoli- raju u ugovor o založnom pravu određena obilježja ugovora o za- kupu.

Da je naš zakonodavac smatrao potrebnim ograničiti ponaša- nje stranaka u tom pogledu smatramo da bi bio u zakonski tekst uvrstio konkretnu odredbu s odgovarajućim učinkom. Čini nam se da je pravno tumačenje smisla i značaja dispozicije iz odredbe čl. 205. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, zapravo na- mjera zakupodavca da dade slobodu strankama da ugovaraju zala- ganje vozarine, prevoznine, tegljarine i, podvlačimo, za-
n i n e. Kao jedan od načina da se stekne založno pravo na za- kupnini jest i mogućnost založnog vjerovnika da putem faktičnog raspolaganja brodom komercijalno eksplotira brod. Time se vje- rovniku založnog prava omogućuje i realiziranje prava na zakup- ninu, a sigurno i na ubiranje drugih civilnih plodova. To se može postići zaključenjem odgovarajuće odredbe u ugovoru o za- ložnom pravu koja se prepušta u slučaju propusta dužnika vjerov- niku da faktično preuzme brod, ne dirajući u vlasništvo, a što rezultira uzimanjem broda u posjed uz istodobnu deposesiju za- ložnog dužnika.²⁵

Može se konstatirati da u našoj poslovnoj praksi radne organizacije brodarstva vrlo često prihvataju odgovarajuće stipulacije o deposesiji u slučaju propusta. Dovoljno je pregledati Zbirku isprava koje se čuvaju kod nadležnih lučkih kapetanija koje vode upisnike brodova, te će se ustanoviti da u ogromnoj većini slučajeva odgovarajući ugovori kojima se reguliraju međusobni odnosi stranaka sadržavaju izričite uglavke i stipulacije koje upućuju na pravo založnog vjerovnika da izmedju ostalih sredstava zaštite u slučaju propusta sadržavaju takodje uglavak o predaji broda u posjed.

Treba konstatirati da se do sada naša judikatura nije imala prilike izjasniti o ovom pitanju i to iz razloga što ovakav slučaj još do sada nije iznešen kao sporan na sudsku ocjenu.²⁶

Mi smo u uvodnim napomenama upozorili na okolnosti i razine zbog kojih, na žalost danas sve češće, prodaja broda za namirenje tražbine založnog vjerovnika nije ne samo u interesu založnog dužnika, nego nije ni u korist založnog vjerovnika.

U takvim situacijama prepuštanje posjeda broda založnom vjerovniku može biti prikladnije i finansijski povoljnije rješenje u očekivanju da će se protekom vremena, izlaskom iz kriznog razdoblja stanje na tržištu popraviti i vrijednost brodova porasti. Međutim, ako se i zanemare razlozi oscilacija u vrednostima brodova, posjed kao sredstvo zaštite postaje nezamjenljivo sredstvo zaštite sigurnosti založnog vjerovnika u stanovitim situacijama.²⁷

Završna razmatranja

Založnom pravu je osnovna svrha da paralizira dvostruku nesigurnost u kojoj se nalazi vjerovnik u pogledu namirenja svoje tražbine, a to su:

- a) nesigurnost u pogledu obujma dužnikove imovine ili pitanje solventnosti dužnika
- 2) nesigurnost zbog opasnosti od ranijeg namirenja drugih vjerovnika.²⁸

Isto tako vladajuće je mišljenje da založnom vjerovniku treba pružiti realnu sigurnost da se u svako doba može namiriti,

a institutu ugovornog založnog prava priznaje se izvanredna uloga i značaj kao realnom pokriću od odlučne važnosti u razvoju domaće flote²⁹ i kod toga se polazi od pretpostavke da su s ekonomskog gledišta instituti hipoteke na brodu i mortgagea jednake vrijednosti.³⁰ Prije nego što bismo se mogli složiti s takvom ocjenom, usporedit ćemo vrlo sumarno neke bitne odrednice s jedne strane instituta mortgagea i s druge strane instituta hipoteke, odnosno instituta ugovornog založnog prava u smislu našeg pozitivnog prava. Kod toga ćemo istaknuti samo one elemente koji u funkciji realnog pokrića za pribavljanje kredita igraju odlučnu ulogu prilikom ocjenjivanja od strane vanjskih finansijskih krovova o bonitetu i kredibilnosti stvarnopravnog pokrića koja stoje na raspolaganju našim brodarima kada se javljaju kao klijenti za kupnju ili nabavku novih ili polovnih brodova na dugoročni kredit. To su prema našem mišljenju slijedeći važni čimbenici:

- kao rezultat restriktivne politike kod odobrenja zaduživanja u inozemstvu pri kupnji odnosno nabavi broda na kredit domaća radna organizacija može uz stanovite pretpostavke steći mogućnost da traži uvoznu dozvolu od odgovarajućih republičkih samoupravnih interesnih zajednica za ekonomske odnose s inozemstvom samo ako se cijelokupna kupoprodajna cijena plaća na kredit, tj. nakon primopredaje broda i uz daljnju ogragu da se kredit može otplaćivati samo iz deviznog priliva tog broda.

- domaći novčani zavodi odnosno banke nemaju mogućnosti odnosno nije im dopušteno da prema stranim zajmodavcima daju vlastita osobna jamstva za otplate kreditiranih iznosa prema inozemstvu.³¹

Shodno tome, uz vrlo složen postupak za dobijanje uvoznih dozvola za nabavku broda u inozemstvu, prema postojećim uputama i kriterijima dolazi u obzir jedino kupnja na kredit, kod čega isključivo i jedino jamstvo za otplatu kredita za čitavu cijenu broda jest osobna obveza brodarske organizacije³² sa mogućnošću korelativnog pokrića pomoću zajedničkog ugovornog založnog prava simultano na više brodova i ugovorno založno pravo na brod.

Time institut ugovornog založnog prava dobija na značaju, ali se pooštavaju kriteriji prema kojima strani poslovni partneri ocjenjuju vjerljivost i sigurnost naplate svojih potraživanja. Uz naprijed spomenute ograde kompetitivnu sposobnost naših

brodarskih organizacija prema inozemstvu u usporedbi s brodarima drugih zemalja koje uživaju liberalniji režim, treba cijeniti i u svjetlu objektivnih odrednica sadašnjeg trenutka našeg razvoja.

- U našem društveno-ekonomskom i pravnom sustavu društvenog vlasništva nad brodovima iznad 50 tona nosivosti brodarskim organizacijama pripada pravo korištenja i pravo raspolaganja brodovima, kao dva koordinirana stvarna prava iz domene imovinskih prava.³³ To je osnovna i bitna odrednica iz našeg ustavnog poretku. Na takvoj podlozi društvenog vlasništva izrasta i formira se samoupravljanje i sve one kvalitativne osobine naše stvarnosti.³⁴ Sa zadovoljstvom želimo konstatirati da se priroda društvenog vlasništva uspjela i prema inozemstvu solidno afirmirati i smatrano da su pitanja ovakve vrste u nastupu naših brodara prema inozemstvu konačno prebrodjena. Na tim pitanjima odstupanja nema, niti može biti.

Unatoč tome, ponekad se javljaju teškoćekoje se sastoje u činjenici da u određenim finansijskim sredinama domet rezoniranja i vrednovanja seže do osnovne strukture vlasništva kapitalističkog svijeta, tj. na podjelu na privatno vlasništvo i javno ili državno vlasništvo. Naime, ima sredina koje pod utjecajem teorije imuniteta itd. smatraju da zbog nedostatka elasticiteta i unutar utvrđenih graničnih linija stvarnopravna pokrića na sredstvima u društvenom vlasništvu ne izgledaju dostatno sigurnim.³⁵

Mortgage uz prinudnu prodaju putem suda ili drugog organa vlasti dopušta i pozna slobodnu i privatnu prodaju broda opterećenog založnim pravom radi namirenja tražbine vjerovnika dok naš institut ugovornog založnog prava dopušta samo namirenje iz prodajne cijene broda ostvarene sudskom prodajom. I tu odstupanja nema i ne može biti. Ni de lege ferenda u tom pravcu ne treba težiti bilo kakvim promjenama ili korekcijama u našem pravnom sustavu. Konačno, radi se o sredstvima u društvenom vlasništvu i brodovima koji plove pod zastavom SFRJ. Zbog toga svaka prisnudna mjera koja ima za posljedicu promjenu vlasništva mora ostati u nadležnosti pravosudnih organa ili u širem smislu organa vlasti.

I nakon iznešenih konstatacija u zaključnim razmatranjima vraćamo se na osnovnu temu koja je i predmet ove rasprave i svodi

se na to da priznavanje valjanim uglavka u ugovoru o založnom pravu i deposesiji znači istodobno i doprinos ostvarenju osnovne svrhe založnog prava. Da ponovimo, to je da se ojača pozicija vjerovnika s potpunim namirenjem iz vrijednosti broda opterećenog založnim pravom, s tim da se ne naruše ili okrnje interesi založnog dužnika.

Pokušali smo iznijeti razloge koji upućuju da se instaliranjem faktičkog raspolaganja brodom od strane vjerovnika ostavljaajući prostora i za "Ship workout",³⁶ koje može biti i samo privremeno, štite istodobno i interesi založnog dužnika u ovim vremenima izvanredno dinamičnih promjena u svjetskom ekonomskom sustavu uopće, a osobito u brodarstvu. Za takvo stajalište nalazimo sigurno uporište u sadašnjem stanju našeg pozitivnog prava. Mi nudimo naše poimanje i tumačenje poslovnoj praksi kao pomoć za već ustaljeno ponašanje, doktrini na ocjenu i kao poticaj za raspravu, a judikaturi kao jedno od mogućih stajališta.

Prihvaćanjem gledišta za koje se mi zalažemo približavamo se izraženoj ocjeni o ekvivalentnosti mortgagea i ugovornog založnog prava s ekonomskog gledišta. To je bez sumnje od neposredne koristi jer u poslovnim sredinama vjerovnika, ovako ujetno govoreći, ograničenje ili defekt na jednoj strani treba kompenzirati većim ustupkom na drugoj strani, a pri ukupnoj ocjeni posla svaki relevantni elemenat ima svoju cijenu što izravno utječe na uspjeh poslovanja našeg brodarstva.³⁷

S obzirom na prestojeći posao koji je već započeo u krilu CMI-a na izradi nove medjunarodne konvencije o založnim pravima na brodovima, smatramo opravdanim i osnovanim da se u našim intervencijama trebamo kao i do sada zalagati za što većim stupnjem unificiranosti pomorskog prava. Kod toga pitanje posjeda kao faktičkog raspolaganja brodom može biti izvanredno vrijedan element i važan čimbenik da u nastojanjima za izjednačenjem medjunarodnog prava postignemo uravnotežena i kompromisna rješenja prihvatljiva za što širi krug država.

Suvremena rješenja u našem internom pravu nam omogućuju da u tom pravcu možemo odigrati aktivnu ulogu.

Naše je gledište da je ugovorno založno pravo na brodu u smislu propisa ZPUP-a stvarno pravo zaloge sui generis na tuđoj pokretnoj stvari, čiji je sadržaj i opseg u granicama dopustivim Zakonom uredjen ugovorom, s tim da uz prednost založnih zakonskih prava, na stjecanje, prijenos, promjenu i gubitak tog prava, slijedi knjižni režim.

Ugovorno založno pravo je jedan od osnovnih kreditnih instrumenata³⁸ i zbog jednostavnosti osnivanja, a osobito što u usporedbi s osobnim jamstvima ne rezultira dodatnim troškovima, mora ostati osnovni kreditni instrument brodarstva. Ovo tim više, što su drugi oblici sigurnosti u našim uvjetima poslovanja izvanredno ograničeni. Sa svrhom da se vjerovnicima omogući potpunija realna sigurnost za naplatu danog kredita i ujedno pojača položaj dužnika pod utjecajem izmijenjenih poslovnih odnosa u svijetu, zastupamo gledište i uvjereni smo da je de lege lata u dopustivim granicama osnovano, opravdano i potrebno prihvati suvremenije tumačenje pravnog instituta ugovornog založnog prava, kako je determiniran našim Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

BILJEŠKE

¹ Zanimljiv je zaključak iz zalaganja J. Stanovnika na Tribini Centra za idejno-teorijski rad GK SKH - Zagreb: "Došli smo do one točke kada problem dugova nije više problem samo dužnika, nego je centralni svjetski problem." I u segmentu brodogradjevne privrede manifestiraju se pojave karakteristične za ekonomsku neravnotežu koja danas prevladava u svjetskim privrednim odnosima, iako kod toga treba imati u vidu i činjenicu da se u kreditnim odnosima na relaciji brodogradnja-brodarstvo, na strani kreditora ne nalaze uvijek sredstva industrijski najrazvijenijih i najbogatijih zemalja svijeta.

² Revell, M.D., direktor odjela brodarstva Marine Midland Bank, u svom referatu "Review of the Current Situation - The Case for Patience or Otherwise" na savjetovanju održanom na temu "Ship Loans in Default" u Londonu, dana 14. travnja 1983, začažeći se za promjenu postojećeg stanja, citira C.H. Tunga (poznatog brodovlasnika iz Hong Konga, koji je financijski prisutan i u raznim multinacionalnim brodarskim korporacijama V. Britanije, Belgije, Kanade i USA), koji je izjavio da su brodogradjevne industrije ili preko njih i mnogo širi interesi postali "najveće dobrotvorne organizacije u svijetu".

- ³ Poznato je da razne oblike stimulacija i poticajnih olakšica, koje brodogradnja odobrava inozemnim naručiteljima u industrijski razvijenim zemljama mogu koristiti i brodovlasnici tih zemalja, uz dodatne olakšice prilikom oporezivanja, zatim beneficirane kamate, sve sa svrhom zaštite razvoja vlastite trgovačke mornarice. Tako npr. u Belgiji, Nizozemskoj, SR Njemačkoj, V. Britaniji, Italiji, Španjolskoj, Japanu, itd. U SFRJ na žalost nije takav slučaj.
- ⁴ Pallua, Hipoteka i privilegiji na brodu de lege ferenda, Zbornik Pravnog fakulteta, Zagreb, str. 210.
- ⁵ Ilustracije radi navodimo slučaj sa m/v "Bluewhale" od 150.001 DWT i 90.846 BRT OBO (ore-bulk-oil) tipa sagradjenog od brodogradilišta Hyundai Heavy Industries Corp. - Ulsan, Korea, i predanog brodovlasnicima s Bermuda u listopadu 1982. godine uz ugovorenu cijenu od US\$ 56 milijuna na kredit uz jamstvo jedne inozemne banke za 80% kreditirane cijene. Banka je uknjižila First Preferred Mortgage, a za ostatak kreditirane cijene brodogradilište je dobilo pokriće kao Second mortgagee. Nakon što je sredinom 1983. godine brodovlasnik, pritisnut insolventnošću zbog nepovoljnih tržišnih uvjeta, priznao nemogućnost podmire dugova, da bi izbjegla prisilnu prodaju koja bi odmah rezultirala ogromnim gubitkom, banka je uzela temeljem mortgagea brod u posjed, povremeno eksploatirajući brod, s tim, da s obzirom na interne propise države jamca može obavljati takvu djelatnost najviše dvije godine. U pogledu izvanrednih oscilacija u vrijednosti brodova, a i trajanju postupka sudske prodaje (i to pred sudom u Singaporu, koji se inače smatra prikladnom nadležnošću za sudsку prodaju) zanimljivo je zabilježiti slučaj sa brodom "Halcyon Isle", britanske zastave. Brod je bio arrestiran u Singaporu 5. rujna 1974., a prodan na sudskoj prodaji 6. ožujka 1975. uz cijenu od US dolara 1.380.000.- iako su vjerovnici upisanog mortgagea imali izvršni naslov na US dolara 14.413.000.- Lloyd's Law Report, 1980, Vol. 2, Part 4, str. 325; UPPPK br. 89, 1981.
- ⁶ Vidi pobliže o mortgageu Fisher and Lightwood's Law of Mortgage, London 1977, Ninth ed. str. 97, Temperley, The Merchant Shipping Acts, Sixth ed. 1963, str. 24 i dalje, Pallua, Pomorsko uporedno pravo, Rijeka 1975, str. 82-89.
- ⁷ Pallua, Stvarna prava na brod, Hipoteka, P.E. str. 351.
- ⁸ Pallua, o.c. str. 351.
- ⁹ Pallua, Hipoteka i privilegiji na brodu de lege ferenda, Zbornik Pravnog fakulteta, Zagreb, 1973, br. 2-3, str. 211.
- ¹⁰ Temperley, o.c. str. 28. Halsbury's, Laws of England, IV izd. Vol. 43, London 1983, str. 100, citiramo: "The chief right of a mortgagee of a ship, or of majority of shares in a ship, is the right in proper circumstances to take possession." The "Colorado" C.A. 1923 14 Lloyd's Law Report 251 (1923) str. 102.
- ¹¹ Pallua, Pomorsko uporedno pravo, Rijeka 1975, str. 92., Ivković, prilog o jugoslavenskom pravu u "Handbook on Maritime Law", Volume III - B, Registration of Vessels, Mortgages on Vessels, Deventer, str. 285.
- ¹² Pallua, Hipoteka i privilegiji na brodu de lege ferenda ZPF, str. 213.

- ¹³ Fisher and Lightwood's, o.c. str. 359-360 razlikuje osnovu za slobodnu prodaju iz dva različita izvora, i to "express power of sale", tj. u ugovoru izričito stipulirana punomoć za prodaju, te "statutory power of sale" - zakonsko ovlaštenje na prodaju.
- ¹⁴ Samo tijekom 1983. godine registrirana su tri slučaja u kojima su razni jugoslavenski interesi u položaju vjerovnika (mortgagéea) preuzeli posjed odgovarajućih brodova. Tako je jedno naše brodogradilište, iza kojeg su kao kreditori stajale jugoslavenske banke, izvršilo deposesiju brodovlasnika barbadoske zastave m/v "Cast Caribou", gradjen 1982. g. Con-bulk tipa od 70.900 DWT, u Antwerpenu lipnja 1983, te nad brodom "Cast Polarbear", isporučen u veljači 1983, takodjer od 70.900 DWT, u Montrealu u srpnju 1983. Treći slučaj zabilježen je u luci Simgapoore u listopadu 1983, kada je jedna jugoslavenska banka kao mortgagee, na temelju garancije koju je dala za otplatu kredita jednom brodogradilištu u SSSR-u preuzela u posjed m/v "Acdir II" od 15.000 DWT.
- ¹⁵ Pallua, Hipoteka i privilegiji na brodu de lege ferenda, ZPF, str. 210.
- ¹⁶ Za potrebe ovog rada upotrebljava se izraz opće imovinsko pravo u užem smislu, Dakle, pomorsko pravo izuzimamo, iako i pomorsko pravo u najvećem svojem dijelu spada u granu imovinskog prava u širem smislu.
- ¹⁷ Važno je kod toga spomenuti da su sva naprijed navedena tri zakona što se tiče pripreme za njihovo donošenje bila u izradi u odgovarajućim komisijama i zakonodavnim organima u približno isto vrijeme.
- ¹⁸ Otvoreno je pitanje da li je pojmovno ispravno, da se u normativnim aktima podzakonske kategorije i u literaturi za pravni institut ugovornog založnog prava na brodu u smislu ZPUP-a upotrebljava izraz hipoteka kao sinonim.
- ¹⁹ Smatramo nespornim da u našem pomorskom pravu u vrijeme primjene pravnih pravila Uredbe sa zakonskom snagom o stvarnim pravima na brodu o pomorskim privilegijama od 30. V. 1939. ugovorne stipulacije iz ugovora o hipotecu o eventualnoj deposesiji broda nisu imale u režimu uredbe valjan pravni učinak. Treba imati u vidu da je u režimu uredbe postojala i u odnosima reguliranim materijalnim propisima direktna veza s odgovarajućim rješenjima gradjanskog prava. Tako npr. para 33.
- ²⁰ Obrazloženje uz Prijedlog Zakona o osnovnim vlasničkopravnim odnosima od 30. listopada 1979, Skupština SFRJ, AS br, 93/23.
- ²¹ Vedriš - Klarić, Osnove imovinskog prava, Zagreb 1983, str. 146 i dalje.
- ²² Pobliže o tome Pallua, o.c.
- ²³ Pallua, Hipoteka i privilegiji na brodu de lege ferenda ZPF, Zagreb, str. 212, pravilno navodi da je tradicionalno pravilo pomorskih zakonodavstava da se u domaći upisnik ne može upisati brod koji je upisan u strani upisnik ima svoju potvrdu i u odredbi čl. 3 odgovarajuće Medjunarodne konvencije iz 1976.
- ²⁴ Vedriš - Klarić, o.c. str. 222.

- ²⁵ Mi se ovom prilikom ne bavimo postupovnim odredbama o ostvarenju prava kako je ugovorom određeno na faktičnu prodaju broda. Smatramo da se shodno mogu primijeniti odredbe o predaji broda čl. 962-965. ZPUP-a.
- ²⁶ To je rezultat poštovanja ugovorne discipline jugoslavenskih brodara i svijest o teškim posljedicama koje se nadovezuju na propust dužnika.
- Poznato nam je da se i u francuskoj poslovnoj praksi slično postupa u odnosu na hipoteciranje brodova koji su upisani u upisnike brodova na koje se nezaobilazno u pogledu stvarnih prava nadovezuje primjena francuskog prava. Ugovorna klauzula o deposesiji dužnika u slučaju karencije je prisutna i izraženo je renomirano mišljenje autoritativnih jurista o valjanosti takvih stipulacija, iako, koliko nam je poznato do sada, nije takav slučaj bio podvrgnut ni u Francuskoj ocjeni judikature.
- ²⁷ S obzirom na neizgradjenost, nesigurnost i nejasnoće o pravu i postupovnim propisima pojedinih država medjunarodne zajednice (imena kojih se ustručavamo navesti, iako su lako prepoznatljiva) zaista nitko ne bi mogao podržati pokretanje postupka izvršenja sudskom prodajom broda u nadležnost takvih organa. Prema tome, vjerovniku ostaje da čeka uplovljene broda u luku pod jurisdikcijom prihvatljivog i prikladnog pravnog poretka. Međutim, kako založni vjerovnik ne može utjecati na kretanje broda pod založnim pravom, a intervencijom trećih vjerovnika u području neprihvatljive jurisdikcije, suprotno volji založnog dužnika, može doći do primjene privremenih mjera zabrane isplavljenja, a što znači i do blokiranja broda. U takvoj situaciji jedina svrsishodna mјera bi bila faktično preuzimanje broda u posjed od strane založnog vjerovnika, radi dovodenja broda u područje prihvatljive i prikladne nadležnosti, pa i u situaciji kada založni vjerovnik nema namjeru nastaviti s eksploatacijom broda.
- Ilustracije radi navodimo zaključne misli George Hodgkinsona, ili njegova referata pod naslovom "Legal Aspects" na seminaru Ship Loans in Default, održanom u Londonu, travanj 1983. str. 115. "Namirenja kredita sudskom prodajom broda je redovno skupo, dugotrajno i teško. Iste okolnosti koje su uzrokom prisilnog namirenja mortgagea, a to su financijske teškoće, su uzrokom aktiviranja ostalih vjerovnika, koji mogu imati i prednost u naplati ispred mortgagea.
- Budući da su sredstva za namiru ograničena, može doći do parničenja, koje ovisno o jurisdikciji može trajati godinama prije nego što brod bude prodan i prije nego što sredstva ostvarena prodajom mogu biti raspodijeljena. Iz svih tih razloga osnaženje mortgagea putem suda mora biti posljednja alternativa, kada su sve ostale mogućnosti bile istražene i propale, ali ako se mora prići izvršenju, mudro je i isplati se izabrati nadležnost."
- ²⁸ Vedriš - Klarić, o.c. str. 222.
- ²⁹ Obrazloženje uz Prijedlog Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.
- ³⁰ Pallua, Pomorsko uporedno pravo, Rijeka 1975, str. 97.
- ³¹ Za otplatu kredita s naslova uvoza brodova ne mogu se davati bankarske ili druge garancije. (toč. 3 Odluke o zajedničkoj deviznoj politici Jugoslavije za 1983. godinu. Sl.1. 77/82).

- ³² Čl. 213. ZPUP-a glasi: "Ugovorno založno pravo može se za jedno isto potraživanje upisati nepodijeljeno na dva ili više brodova ili brodova u gradnji ili na dva ili više ugovornih založnih potraživanja.
U slučaju iz st. 1 ovog člana vjerovnik je ovlašten tražiti namirenje cijelog potraživanja iz svakog pojedinog broda na kojem postoji ugovorno založno pravo."
- ³³ Vedriš - Klarić, o.c. str. 260.
- ³⁴ Ibid. str. 231.
- ³⁵ Takvi stavovi su rezultat nepoznavanja i neinformiranosti. Naime, ponekad se postavljaju zahtjevi u pravcu npr. deponiranja ili zalaganja dionica s pravom prijenosa vlasništva, izdavanje posebnih obveznica "debenture" tipa, kliznih tereata na cjelokupnoj imovini (floating charges). U pravu SAD-a na temelju st. 922. Lien Acta predvidja se opterećenje mortgageom cjelokupne flote, a poznat je i mješoviti mortgage na pomorskoj imovini i na nepomorskoj imovini skupa. St. 922 e. prema Gilmore and Black, The Law of Admiralty, Mineola, N.Y. 1975., str. 709.
- ³⁶ U engleskom govornom području je afirmiran izraz "ship workout", koji se upotrebljava za objašnjenje onoga što se dogadja kada se ne otplaćuju anuitetni kreditni dugovi, a nakon što eventualni moratorij i reprogramiranje duga ostane bez rezultata. To su zapravo sve radnje kreditora u nastojanju da se spasi ono što se još spasiti može, npr. putem relativnih pokrića, iskorištavanja broda itd. Vidi R. Barnet, Haight's Memo, II. br. 3., New York 1983, str. 3.
- ³⁷ Iskustvo nas uči da su to sve važni elementi u pregovaračkim pozicijama ugovornih stranaka, u nastupu s inozemnim poslovnim partnerima. Dužni smo spomenuti, da smo pitanje deposesije na brodu opterećenom hipotekom uspijevali obezvrijedjivati do sredine sedamdesetih godina, s argumentacijom da je uzimanje broda u posjed i u sustavu mortgage u praksi toliko rijetka pojava, da se može zanemariti.
Poslije 1975. godine, a to koïncidira s pravom krizom, nakon prolazne konjukture u brodarstvu 73/74. godine, izazvanog eksplozivnim porastom cijena nafte u svijetu, uzimanje broda opterećenog založnim pravom od strane vjerovnika u posjed se sve češće primjenjuje.
- ³⁸ Jakaša, Udzbenik plovidbenog prava, Zagreb 1979., str. 100.

SHIP DISPOSSESSION AS COROLLARY TO MORTGAGE AND CONTRACTUAL RIGHT OF PLEDGE

The introductory part deals with the present role of ships financing and increased possibilities of newbuilding and second-hand tonnage acquisition assisted by banks and various export credit facilities now available in order to facilitate export generally and to improve position of national shipyard industry in particular.

The paper elaborates the basic difference between ship mortgage concept as developed in common-law countries and ship hypothec concept as developed in the laws of the continental states of Europe. Events of default in a mortgage or hypothec contract and relevant remedies open to the morgagee or hypothec creditor are reviewed with references to collateral securities.

Elements of the contractual right of pledge as determined by the provisions of the Act on Maritime and Internal Navigation 1977 are in detail examined underlining the differences existing in Yugoslav Maritime Law and those as developed in the Yugoslav Civil Law. The concept of the contractual right of pledge differs not only in substance from the mortgage but from the hypothec concept as well.

The author arrives at the conclusion that transfer of vessel's possession from debtors to creditors, in case of default, is not contrary to the provisions of the Yugoslav Law. This remedy remains open to be exercised by the creditors provided that appropriate wording to that effect is formulated in the contract. Creditors' problems and dilemma in ship financing are attenuated having alternative remedy in taking posession of the charge ship when a loan default occurs and when moratoria and rescheduling of loans fail. "Ship workout" is not feasible in producing satisfactory outcome, unless creditors have no other option for alternative solutions in cases when ship financing goes into default, beside forclosure by judicial sale.