

**PRIVREMENA MJERA ZAUSTAVLJANJA SISTER SHIP-A
DRŽAVE NEUGOVORNICE KONVENCIJE
O ZAUSTAVLJANJU IZ 1952.**

SUPREME COURT OF IRELAND

Presuda od 24. studenoga 1994.

Constante Trading

v.

Antartica

(Brod "Kapitan Labunets")

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na privremeno zaustavljanje pomorskih brodova (Bruxelles, 1952.) ne daje ovlaštenje sudskoj vlasti države ugovornice te Konvencije da zaustavi tzv. "sister ship" koji vije zastavu države neugovornice. Mogućnost takvog zaustavljanja ne postoji ni prema irskom unutrašnjem pravu.

"Antartica" (tuženi) je brodar sa sjedištem u Ukrajini i vlasnik je broda "Kapitan Labunets". "Constante trading" (tužitelji) zatražili su izdavanje privremene mjere zaustavljanja navedenog broda koji se nalazio u luci Castletownberekhaven (Irska). Tužitelji su zahtjevali zaustavljanje broda kao osiguranje za tražbinu koja se odnosi na drugi brod u vlasništvu tuženih. Zahtjev su temeljili na odredbama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na privremeno zaustavljanje pomorskih brodova iz 1952. a koja je inkorporirana u irsko zakonodavstvo Zakonom o sudovanju iz 1989. Tužitelji su bili mišljenja da taj Zakon, po uzoru na Konvenciju iz 1952., daje sudovima ovlaštenje da naredi zaustavljanje broda na koji se odnosi tražbina koja se osigurava ili drugog broda istoga vlasnika (taj drugi brod istog vlasnika uobičajeno se naziva *sister ship*).

Sud je izdao privremenu mjeru zaustavljanja broda "Kapitan Labunets". Tuženi su se obratili Visokom sudu zatraživši ukidanje takve mjere jer, po njima, Konvencija iz 1952. ne predviđa mogućnost zaustavljanja *sister ship-a* države neugovornice niti takva mogućnost postoji prema irskom pravu. (Ukrajina, pod čijom zastavom brod plovi, nije članica Konvencije iz 1952. niti je to bio bivši SSSR). Visoki sud je pri-

hvatio zahtjev tuženih i ukinuo privremenu mjeru zaustavljanja broda.

Na ovu odluku tužitelji su se žalili Vrhovnom sudu.

Razmatrajući žalbu, Vrhovni sud je najprije utvrdio ono što nije sporno - irsko pravo, prije Zakona o 1989., nije predviđalo mogućnost zaustavljanja *sister ship-a*. Takva se mogućnost otvorila tek donošenjem tog Zakona i to glede brodova koji viju zastavu države ugovornice Konvencije iz 1952. Ono što je sporno jest daje li Konvencija iz 1952. ovlaštenje sudskoj vlasti države ugovornice da zaustavi *sister ship* koji vije zastavu države neugovornice. Tumačeći Konvenciju iz 1952. Vrhovni sud Irske zauzeo je stajalište da Konvencija ne daje takvo ovlaštenje sudovima države ugovornice. U obrazloženju odluke Sud se pozvao na slučaj broda "Marshal Gelovani" (1994.). U tom se sporu također radilo o zaustavljanju *sister ship-a* koji plovi pod zastavom države neugovornice (Gruzije) i sud je odredio ukidanje privremene mjere zaustavljanja tog broda. Irsko unutrašnje pravo ne sadrži odredbe koje bi takvo zaustavljanje dopuštale (za razliku od npr. engleskog prava) tako da pravna osnova za zaustavljanje *sister ship-a* koji vije zastavu države neugovornice Konvencije iz 1952. u Irskoj ne postoji.

Iz ovih je razloga Vrhovni sud Irske odbio žalbu tužitelja.

(Il Diritto Marittimo 1996, p. 258-265)

BILJEŠKA

Odredbe Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na privremeno zaustavljanje pomorskih brodova iz 1952. koje reguliraju njezinu primjenu izazvale su, kako u teoriji tako i u praksi, niz nedoumica.¹ Posebice je taj problem izražen pri određivanju koji brod može biti zaustavljen temeljem te Konvencije. Odgovori koje nude teorija i sudska praksa međusobno su vrlo različiti, pa i suprotni. Tumačeći Konvenciju, Vrhovni sud Irske je u prikazanoj presudi zauzeo stajalište da Konvencija ne daje mogućnost zaustavljanja *sister ship-a* koji vije zastavu države neugovornice. Takva tumačenja Konvencije u teoriji pomorskog prava imaju svoje zastupnike ali i protivnike. U osnovi, to pitanje izvire iz drugog, šireg problema, a taj je primjenjuje li se Konvencija iz 1952. **u cijelosti** na sve brodove, bez obzira viju li oni zastavu države ugovornice ili neugovornice. Sud je posebice razmatrao članak 8. Konvencije.² Drugi stavak tog

1 Tekst Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na privremeno zaustavljanje pomorskih brodova (Bruxelles, 1952.) objavljen je u Službenom listu SFRJ - Međunarodni ugovori, br. 12/1967.

2 Tekst članka 8. Konvencije iz 1952., stavak 1., 2. i 3. glasi:

"1. Odredbe ove konvencije primjenjivat će se u državama ugovornicama na sve brodove koji viju zastavu jedne od država ugovornica.

članka govori o zaustavljanju broda pod zastavom države neugovornice. Po mišljenju suda, to se odnosi samo na onaj brod na koji se potraživanje odnosi, a na *sister ship* tog broda samo ako to dopušta nacionalni zakon države u kojoj se traži zaustavljanje. Kritičari takvog shvaćanja naglašavaju da je to u suprotnosti sa člankom 3. stavak 1. Konvencije.³ Taj stavak govori o tome koji brod može biti zaustavljen i predviđa mogućnost zaustavljanja *sister ship-a*, pa se na brodove države neugovornice (bez obzira radi li se o brodu na koji se odnosi potraživanje ili o *sister ship-u*) primjenjuju sve odredbe Konvencije.⁴ Kada to ne bi bilo tako, stavak 3. članka 8., u kojem se državama ugovornicama daje pravo da određenom krugu osoba " u cijelosti ili djelomično uskrate blagodati ove konvencije" ne bi bio objašnjiv. U taj krug osoba spadaju i države neugovornice.⁵ Teoretičari koji podržavaju shvaćanje izraženo u odluci irskog suda naglašavaju da se u stavku 1. članka 8. jasno određuje na koje se brodove primjenjuju odredbe Konvencije - samo na brodove pod zastavom država ugovornica. Da se htjelo da isti režim vrijedi i za brodove pod zastavom država neugovornica, to bi se jasno odredilo u toj odredbi. Ti se teoretičari protive zaustavljanju *sister ship-a* države neugovornice između ostalog i zbog toga što bi takvo postupanje bilo u suprotnosti s prirodom međunarodnih ugovora i međunarodnog prava, izraženoj u Bečkoj konvenciji o pravu ugovora iz 1961. Jedna od temeljnih odredbi te konvencije određuje da država koja nije članica međunarodnog ugovora ne može biti vezana tim ugovorom. Što se tiče objašnjenja smisla stavka 3. članka 8. Konvencije iz 1952., javlja se mišljenje da taj stavak treba povezati sa stavkom 1. istog članka.⁶ Kada ne bi postojao stavak 3., to bi značilo da sve osobe, bez izuzetka, koje traže zaustavljanje broda neke od država ugovornica, mogu koristiti prednosti Konvencije. Stavak 3. daje državama ugovornicama mogućnost da

2. Brod koji vije zastavu države neugovornice moći će biti zaustavljen na području države ugovornice radi jednog od potraživanja nabrojenih u čl.1. ili drugog potraživanja za koji nacionalni zakon te države ugovornice dopušta zaustavljanje.

3. Međutim, svaka država ugovornica može u cijelosti ili djelomično uskratiti blagodati ove konvencije državama neugovornicama i osobama koje u vrijeme zaustavljanja nemaju redovno boravište ili glavno poslovno sjedište u državi ugovornici."

3 Tekst članka 3. stavak 1. Konvencije glasi:

"1. Pod uvjetima postavljenim odredbama st.4. ovog članka i čl.10. predlagatelj može zaustaviti ili brod na koji se potraživanje odnosi, ili neki drugi brod koji pripada onome koji je u vrijeme kada je pomorsko potraživanje nastalo bio vlasnik broda na koji se to potraživanje odnosi - pa i u slučaju kada je zaustavljeni brod spreman da isplovi - ali radi potraživanja navedenih u čl.1. toč. o), p) i q) ne može se zaustaviti drugi brod osim onog na koji se zahtjev odnosi".

4 Tako i Berlingieri, F., "Arrest of ships", str. 22: "... ships flying the flag of a non-contracting State...The correct view seems to be that all provisions of the Convention, save that of Art. 2... apply also to such ships".

5 Zanimljivo da takvo "uskraćivanje" države ugovornice nisu morale niti mogle izraziti u obliku rezervi na primjenu Konvencije.

6 Obzirom da stavak 3. članka 8. počinje rječju "međutim", sigurno je da se sadržaj tog stavka mora povezati ili s tekstom stavka 1. ili stavka 2. ili s tekstom i jednog i drugog stavka. Sporno je na koji od tih stavaka se točno odnosi i nadovezuje stavak 3.

prednosti pri zaustavljanju koje nudi Konvencija, uskrate kada zaustavljanje traži neka od dvije kategorije osoba - to su vlasti države neugovornice te osobe koje u trenutku zaustavljanja nemaju redovno boravište ili glavno poslovno sjedište u nekoj od država ugovornica.⁷ Zastupnici suprotne teorije tvrde da stavak 3. članka 8. zapravo ostavlja mogućnost državama ugovornicama da odluče hoće li popis pomorskih tražbina iz članka 1. Konvencije primjeniti ili ne na brodove koji viju zastavu države neugovornice, kao i na osobe koje u vrijeme zaustavljanja broda nemaju redovno boravište ili glavno poslovno sjedište u jednoj državi ugovornici.⁸

Odgovor na pitanje primjenjuju li se odredbe Konvencije u cijelosti i jednako na sve brodove, bez obzira viju li zastavu države ugovornice ili neugovornice može se potražiti u tumačenjima samih autora Konvencije. Istaknuti francuski stručnjak za pomorsko pravo, prof. Georges Ripert, koji je sudjelovao na konferenciji na kojoj je donešena Konvencija, tumačeći stavak 2. članka 8., naglašava da su tvorci Konvencije željeli da Konvencija omogući zaustavljanje broda koji ne pripada državi ugovornici ali i da se zaustavljanje omogući prema lokalnim propisima.⁹ Priznavši da je takav propis vrlo smion sa stajališta međunarodnog prava, prof. Ripert to opravdava željom autora da brodovi koji viju zastavu države ugovornice ne budu glede zaustavljanja u nepovoljnijem položaju od brodova koji viju zastavu države neugovornice. Čini se, međutim, da dikcija Konvencije nije najjasnija, a izgleda da ni stav članica Konvencije nije u tom pogledu bio jedinstven. To se očituje i u tekstu Nacrta Revizije Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na zaustavljanje pomorskih brodova, 1952.¹⁰ U članku 8. stavak 1. toga dokumenta stoji da se Konvencija primjenjuje na sve brodove bez obzira viju li oni zastavu države stranke ili ne. Međutim, u članku 9. (Rezerve), daje se mogućnost svakoj državi da prilikom potpisa, ratifikacije ili prihvata ove Konvencije ili pristupa Konvenciji zadrži pravo da Konvenciju primjenjuje samo na brodove koji viju zastavu države stranke.¹¹ Valja naglasiti da taj dokument još nije stupio na snagu.

Očito je da nejasnoće i suprotnosti konvencijskih odredaba stvaraju značajne poteškoće pri njezinoj primjeni u praksi. To dovodi do različitosti u sudskoj prak-

7 Detaljnije o takvome shvaćanju vidi obrazloženje i komentar spora "Integram B.V. c. The "Marshal Gelovani", *Il Diritto Marittimo*, 1996, p. 266-269.

8 Tako i Ivković, Đ., "Privremene mjere osiguranja na brodu", Piran, 1994., str. 198. i 199.

9 CMI Bulletin, n. 105, p 310

10 Nacrt je prihvaćen na Konferenciji u Lisabonu, 1985. Za potrebe ovog rada korišten je "Nacrt Revizije Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o zaustavljanju pomorskih brodova, 1952.", (prijevod: dr. Vesna Polić-Čurčić), UPPPK, br. 105-106, Zagreb, 1985., str. 66.-85.

11 Članak 9. ušao je u tekst Nacrta na prijedlog nizozemske delegacije. Prijedlog je prihvaćen tijesnom većinom - 13 Za, 11 Protiv i 9 Uzdržanih. (Vidi: A. Kariž: "Revizija Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na zaustavljanje pomorskih brodova", UPPK, br. 105-106, Zagreb, 1985., str. 86.-92.).

si (kao i u teoriji) i stvara pravnu nesigurnost. Presuda irskog Vrhovnog suda pokazuje da odredbe Konvencije ne daju sigurnost da će brod uvijek biti zaustavljen, ma koliko to, po Konvenciji, izgledalo "izvjesno". Čini se da je nužno proučiti na koji je način i u kojoj mjeri Konvencija inkorporirana u nacionalna zakonodavstva države u kojoj se traži zaustavljanje, kako bi se izbjegli mogući problemi.

Jasenکو Marin, znanstveni novak
Jadranski zavod HAZU