

Tražbine za dobave izvršene brodu privilegirane su prema Međunarodnoj konvenciji o pomorskim privilegijama i hipotekama od 1926. u t.5 čl.2 kao i u pravnim pravilima Uredbe sa zak. snagom o stvarnim pravima na brodu i o pomorskim privilegijama od 30.V.1939. u t.5 čl.9, ako se radi o kreditu zapovjedniku broda izvan luke pripadnosti. Te tražbine imaju posljednji red prvenstva među privilegijama.- Sud na Bermudama, s obzirom na to, da Vel. Britanija nije ratificirala spomenutu Konvenciju o privilegijama, nije smio primijeniti ona njena načela, koja su u protivnosti s engleskim pravom, ali je izrazio načelo, da se ta tražbina može naplatiti od kupovnine dobivene prodajom broda, no tek nakon namirenja upisanih hipoteka.

E.P.

POMORSKA ARBITRAŽA, Pariz, odluka od 26.VII.1957.
 (Arbitri: Peguin, Dor)
 Sté des Ciments Portland de Bizerte c/a
 Cie Syrienne de transports maritimes, Alep

Izračunavanje vremena za dispeč

Tužitelj Sté des Ciments Portland de Bizerte naručio je charter-partijom od 29.I.1955. od tužene Cie Syrienne de transports maritimes iz Alepa brod "Selamet" za jedan prijevoz cementa u vrećama iz Bizerte u Mersin.

Prema odredbama charter-partije, brod je imao platiti dispeč u polovini iznosa odredjenog za prekostojnice, i to za "sve uštedjeno vrijeme" i kod ukrcanja i kod iskrcanja. To je najvažnije pitanje, o kojemu je, pored nekoliko sporednih, rješavala ova arbitražna odluka.

Brodar nije pristao na način računanja dispeča kako je to učinio naručitelj, koji je vrijeme između subote u podne i ponedjeljka u 8 sati ujutro uračunao u odobreno vrijeme za ukrcavanje i iskrcavanje, i time povećao dispeč, iako to vrijeme nije prema charter-partiji bilo uračunato u stojnice. Po stanovištu brodarka, to se vrijeme ne može uračunati u odobreno vrijeme, jer s obzirom na to, da naručitelji odnosno krcatelji nisu dužni u to doba raditi, brod ostaje nepokretan u luci, i za nj se zapravo radi o izgubljenom vremenu.

Medjutim, doktrina i praksa gotovo općenito smatraju, da vrijeme, koje se računa u dispeč, ne odgovara vremenu, koje je odobreno za stojnice.

Tako su i arbitri u ovom sporu smatrali, da s obzirom na klauzulu "sve uštedjeno vrijeme" u charter-partiji, treba suprotno od odredaba charter-partije o stojnicama, računati i vrijeme izuzetih dana u vrijeme za dispeč.

Konačno, arbitri smatraju, da je takva odredba charter-partije ("sve uštedjeno vrijeme") imala za svrhu, da potakne naručitelje, odnosno krcatelje, na rad i za vrijeme izuzetih dana, te da zbog toga nije u charter-partiji bilo ugovoreno, da se to vrijeme ne će uračunavati u dispeč. Zbog toga je odlučeno u korist naručitelja (tužitelja).

(DMF 1960, str. 137-140)

Ž.M.

APELACIONI SUD Rim, presuda od 7.X.1958.
Ender Dampferkompagnie Aktiengesellschaft c/a
Federazione Italiana Consorzi Agrari

Dužnost plaćanja naknade za prekostojnice - Odnos između teretnice i charter-partije

Naručitelj Federazione Italiana Consorzi Agrari sklopio je s brodarom Ender Dampferkompagnie Aktiengesellschaft ugovor o prijevozu žitarica. Ugovor je sklopljen na formularu GENCON. U klauzuli 5 toga ugovora predviđeno je, da će se vrijeme, izgubljeno čekanjem na red u luci ukrcaja, uračunati u vrijeme ukrcaja, a u klauzuli 6 isto tako i u luci iskrcaja. Prema 8 klauzuli, krcatelji su odgovorni i za prekostojnice u luci iskrcaja, ali samo utoliko, ukoliko brodar nije mogao ostvariti svoje pravo putem retencije i prodaje tereta (t.zv. lien clause). Nakon ukrcaja zapovjednik broda je krcatelju (koji je ujedno bio i naručitelj) izdao teretnicu, u kojoj nije bilo ništa rečeno o dužnosti plaćanja prekostojnica u luci iskrcaja, a k tome se teretnica glede toga nije ni općenito pozivala na klauzule charter-partije.

U luci iskrcaja brod je - radi čekanja na red - pao u prekostojnice. Unatoč tome zapovjednik broda je, bez vršenja prava retencije, predao teret primaocu, iako mu naknada za prekostojnice nije bila plaćena.