

ZEMALJSKI SUD, Hamburg

Presuda od 18.IV 1962.

Privilegij na brodu - Kolizijsko pravilo za privilegije na brodu - Uvjeti za postojanje privilegija tražbine iz ugovora koji je zapovjednik broda sklopio izvan zavičajne luke broda na osnovi svoga zakonskog ovlaštenja

Zapovjednik turskog broda sklopio je u francuskoj luci ugovor o zajmu za podmirenje tražbine spasavatelja broda. Brod je u njemačkoj luci izvrgnut ovršnoj javnoj dražbi. Hipotekarni vjerovnik, koji je i dostalac broda na dražbi, isplatio je tražbinu koja je kao privilegirana utvrđena presudom zbog izostanka prema brodovlasniku, ali uz priuzdržaj da traži natrag odnosnu svotu, ako uspije s utvrdjenjem da tražbina nije privilegirana. Nakon toga ustao je tužbom na utvrdjenje da sporna tražbina nije privilegirana. Presudom prvostepenog suda, koja je postala pravosnažna, utvrdjeno je da je tražbina privilegirana.

Sud je kod toga najprije utvrdio da prema pretežnoj, njemačkoj, judikaturi i doktrini kod privilegija treba primijeniti kolizijsko pravilo primjene prava onog poretka države u kojoj je privilegij nastao. Prema tome na konkretni slučaj mora doći do primjene francusko pravo, ali za to da se utvrdi koja su zakonska ovlaštenja zapovjednikova, dolazi do primjene pravo zastave, dakle tursko s njemačkim identično pravo. Tražbina iz ugovora o zajmu za nužne potrebe broda izvan zavičajne luke koji je sklopio zapovjednik izvan zavičajne luke broda privilegirana je na temelju čl.191 bis, br.6 francuskog /nove-liranog/ trgovačkog zakona, a kako prema stalnoj judikaturi i doktrini privilegij koji je nastao u inozemstvu ima rang pred hipotekom ako po svom pravnom razlogu i značaju odgovara njemačkom pravu, sud ispituje da li taj privilegij odgovara njemačkom pravu. Kod toga sud utvrdjuje da privilegij iz spomenutog francuskog propisa odgovara par.754, br.6 njemačkog trgovačkog zakona i prema tome mu se mora priznati opstojnost i rang koji bi imao i u francuskom pravu. Sama činjenica što je u ispravi o zajmu upotrijebljena riječ "bottomry" i u francuskom i u engleskom tekstu /a koja označuje pomorski zajam/ ne smeta da se ispita o čemu se zapravo radi. Kako je pak ugovor sklopio sam zapovjednik, na temelju svog zakonskog ovlaštenja prema turskom pravu, tražbina je privilegirana, pa makar on i jest primio brodarove upute u pogledu uvjeta zajma, jer te upute nisu prešle granice njegovog zakonskog ovlaštenja. Te upute nisu imale nikakve druge svrhe nego pokriće njegove odgovornosti prema brodaru. Ovo vrijedi to više što je pomorski zajam za potrebe putovanja realni kontakt, tako da do njega dolazi tek isplatom zajma, a eventualni prethodni dogovori brodara i zajmodavca nemaju nego značaj predugovora. Mogućnost da dodje do zloupotrebe

prava na taj način da si obični vjerovnik, znajući za nepovoljno financijsko stanje brodarovo, pribavi privilegij, u konkretnom slučaju je isključena time što je do zajma došlo radi namirenja tražbine iz spasavanja. Činjenica da je tuženi privilegirani vjerovnik bio i ovlaštenik tereta ne mijenja ništa na stvari, jer to ni po njemačkom ni po francuskom pravu ne dira u privilegij. Stoga je sud konstatirao da je tražbina privilegirana.

/Hansa 1962, str.2372-2374/

E.P.

Bilješka.- Ova presuda je istaknuta u njemačkom časopisu "Hansa" s razloga što ona pokazuje kao i u suvremenim uvjetima međunarodne trgovačke plovidbe ima razloga da se održi na snazi privilegij za tražbine ove vrste /protivno nedavno zauzetom stajalištu njemačkog udruženja za pomorsko pravo/. Konvencija od 1926. /o pomorskim privilegijima i hipotekama/ u čl.2, br.5 zadržala je ovaj privilegij, a u pripremnim radovima opetovano se isticalo kako je on potreban da bi se održao kredit za eksploataciju broda, jer da učvršćenje privilegija za nabavu broda /hipotekom/ ne bi ničemu služilo bez omogućenja realnog kredita za iskorišćivanje broda u plovidbi. Naša pravna pravila poznaju taj privilegij u par.9, br.5 Uredbe sa zak.snagom o stvarnim pravima na brodu i o pomorskim privilegijima od 30.V 1939. Zakonici koji su se držali Konvencije od 1926. postupali su jednako, bilo da se radilo o državama koje su ratificirale Konvenciju, ili pak da su samo u većem ili manjem opsegu usvojili njene privilegije /sovj.zak.čl.183, sl.e/, libanonski zak. čl.48, t.5/, ali ga neki ne priznaju /grčki zak., čl.205 od 1958/, dok je u nekim pravnim poretcima ovaj privilegij drugog pravnog značaja i podvrgnut drukčijim uvjetima za njegov postanak /npr.u engleskom ili američkom pravu/. Načelno je sigurno i danas moguće da je ovaj privilegij prikladan za održanje realnog kredita broda u plovidbi, ali je baš kolizijsko pravilo, koje je primijenilo njemački sud / u skladu s pretežnom judikaturom/ nepodesno da mu dade sigurnu osnovu, jer omogućava da se na istom brodu jednom prizna, a drugi put ne prizna taj privilegij, prema tome da li ga pravo mjesta njegovog postanka pozna ili ne pozna, a pogotovo je nesigurna njegova sudbina ako se još i traži da ga i lex fori mjesta ovršne dražbe priznaje, kako se to čini u njemačkoj judikaturi. Baš ova presuda pokazuje kako je potrebno da se usvoji, šire nego je to dosad učinjeno s 19 ratifikacija, unifikacijska konvencija o privilegijima, jer bi, npr. na jugoslavenskom brodu, tražbina iz br.5 par.9 Uredbe sa zak.snagom koja bi nastala u Grčkoj /ako bi se primijenilo to kolizijsko pravilo/ ostala po tom propisu bez privilegija, a isto tako i tražbina, koja bi doduše, nastala u Njemačkoj ili Francuskoj, a dolazila do namirenja u Grčkoj. Uostalom i kolizijsko pravilo prava zastave moglo bi donekle pomoći, ali je točno ono što kaže gornja presuda, da to od lo-

kalnog zajmodavca traži da ispita koje je zakonodavstvo države zastave. Medjutim i to je lakše utvrditi, nego li utvrditi unaprijed u kojoj će državi doći do ovršne dražbe broda, i ispitati njeno zakonodavstvo od kojega će tek u krajnjoj liniji zavisiti da li će se taj privilegij priznati i da li će prema tome doći do namirenja prema brodu opterećenom hipotekom.

E.P.

MEDJUNARODNI ARBITRAŽNI SUD ZA POMORSKU
I UNUTRAŠNJU PLOVIDBU U GDINJI

Slaganje tereta - Brodar odgovara za oštećenje tereta od stranog mirisa ako je u isto skladište smjestio teret koji takav miris širi, i ne može se osloboditi odgovornosti dokazom o urednoj ambalaži i činjenicom da je šteta nastala zbog nevre-
mena

Hamburška tvrtka A. kao tužitelj podiže pred arbitražom zahtjev za naknadu štete u visini od 19.000 DM i 436 dol. od tužene tvrtke kao brodara.

Tuženi brodar preuzeo je na prijevoz iz New Yorka u Antwerpen teret parafina, namijenjenog za proizvodnju ambalaže za prehrambene artikle i teret grapefruta. U isto skladište je ukrcao i teret kreozota. Na odredištu je ustanovljeno da je voće potpuno neupotrebivo za ljudsku prehranu, a da je i parafin poprimio miris kreozota, pa mu je znatno smanjena vrijednost. Štetu je naknadio osiguratelj, koji je cedirao regrasni zahtjev hamburškoj tvrtki kao tužitelju.

Tuženik je otklanjao odgovornost tvrdeći da je teret kreozota bio ambalažiran u metalnim cilindrima iz kojih nije mogao prodrijeti miris. Takodjer je naveo da su skladišta prije zatvaranja bila kontrolirana od predstavnika National Cargo Bureau iz New Yorka, koji nisu stavili nikakvu primjedbu na način smještaja tereta. Kao razlog oštećenja tereta tuženi navodi vrlo nepovoljne vremenske prilike, vjetrove jačine 11, koji su priječili normalno zračenje skladišta.

Arbitraža je prema klauzulama teretnice primijenila Američki COGSA 1936, Bruxellesku konvenciju o teretnici 1924, pozitivno pravo NR Poljske, i propise protumačila nizom citiranih autora. Arbitraža nije uvažila prigovor tuženikov, već je utvrdila njegovu odgovornost za štetu. Šteta na teretu nastala je zbog njegovog lošeg smještaja. Nedopušteno je teret s jakim mirisom slagati u isti prostor sa živežnim namirnicama i drugim osjetljivim teretom. Odgovornost za slaganje snosi uvijek brod i ne može je prebaciti na slagača. Iz tih razloga je dosuđena naknada u traženom iznosu.