

razdiobe kupovnine. Sud je pošao od toga da treba utvrditi da li se lex fori, tj. njemačko pravo, ima primijeniti na rang privilegija, ili se pak ima primijeniti pravo zemlje u kojoj je nastao. Pozivajući se na jednu rješidbu Reichsgerichta /njemačkog predratnog kassacionog suda/ sud nalazi da se može u inozemstvu nastalom pravu priznati rang privilegija njemačkog prava samo ako je razlog nastanka i iz njega proistječući značaj toga prava analogan privilegiju njemačkoga prava. Sud smatra da to nije tako u konkretnom slučaju, jer je u nizozemskom propisu izričito rečeno da ta privilegirana tražbina nema prednosti pred hipotekom /što bi ga imala po njemačkom pravu/. Ignoriranje nizozemskog propisa protuslovalo bi načelu da se inozemni propisi primjenjuju kad nisu u suprotnosti s javnim poretkom forume, što se ne može za taj propis reći, a osim toga se nizozemska tvrtka ne može žaliti na to što joj se ne priznaje pravo kojega po vlastitom pravnom poretku nema.

/Hansa, 1963, str. 2303/

E.P.

SAVEZNI VRHOVNI SUD SR NJEMAČKE

Presuda od 26.IX 1963.

Privilegij za tražbine iz poslova zaključenih od zapovjednika - Zakonsko ovlaštenje zapovjednikovo vrijedi i kada može stupiti u vezu s brodarom - Opseg popravka u odnosu na vrijednost putovanja nije kriterij za opstojnost privilegija

Brod se nalazio u rujnu 1958. na putu s teretom iz Emdena u Varörsund i Gotland, pa kako motor nije dobro radio, dao ga je zapovjednik u Kielu pregledati i na temelju rezultata pregleda popraviti s ukupnim troškom od DM 41,986,89. U siječnju 1960. brod je izvrnut ovršnoj javnoj dražbi. U postupku za razdiobu kupovnine brodogradilište je prijavilo svoju tražbinu kao privilegiranu tražbinu, i sud je toj tražbini priznao privilegij i rang pred hipotekom. Uslijed toga je tražbina hipotekarnog vjerovnika ostala nepodmirena za iznos od DM 6,184,81. Hipotekarni vjerovnik je ustao tužbom na neopstojnost privilegija, pa pošto je s tim zahtjevom bio odbijen, ustao je revizijom na Savezni vrhovni sud SR Njemačke. Kod toga je iznio tri revizijska razloga. Prvi je bio da popravak broda nije bio neophodan za nastavak putovanja, a da tražbine nastala na temelju poslova sklopljenih na temelju zakonskog ovlaštenja zapovjednikova iz § 528 njem.trg.zak. ima privilegij po § 754, br.6 njem. trg.zak. samo u slučaju neopodnosti popravka, drugi da je pretpostavka za nastup zakonskog ovlaštenja zapovjednikova da nema mogućnosti da zapovjednik stupi u vezu s brodarom, i konačno treći da je

opseg popravka u konkretnom slučaju bio neekonomičan s obzirom na vrijednost putovanja na kojem se brod nalazio.

Savezni vrhovni sud smatra da riječi "u nuždi" /"in Notfällen"/ iz § 754, br.6 trg.zak. samo upućuju na to da se mora raditi o takvim poslovima glede kojih zapovjednik ima zakonsko ovlaštenje iz § 528. trg.zak., a da ta riječ ne dodaje novi uvjet za nastanak privilegija. Isto tako Savezni sud smatra da je za zakonsko ovlaštenje zapovjednikovo i danas još jedino mjerodavan kriterij da zapovjednik djeluje izvan zavičajne luke /"Heimathafen"/ broda, jer iako se u loo godina od donošenja trgovačkog zakonika mnogo toga promijenilo u pogledu uspostavljanja veza između zapovjednika i broдача, ipak time nije izmijenjen zakonski kriterij. Sud drži da bi bilo teško kao kriterij uzeti mogućnost ili nemogućnost stupanja zapovjednika u vezu s broдаром, nego drži da bi jedino bilo moguće uopće oduzeti privilegij ovim tražbinama, napose u vezi s eventualnom ugradnjom Konvencije o ograničenju odgovornosti brođovlasnika od 1957. u njemačko pravo /a prema kojemu bi onda otpala mogućnost ograničenja odgovornosti za takve tražbine/. Konačno konstatira Savezni sud da vrijednost popravaka i njihov ekonomski razmjer s vrijednošću putovanja na kojemu se brod nalazio nema nikakav pravni značaj, jer je odlučno samo to da li se radilo o popravcima potrebnima za nastavak putovanja broда.

/Hansa, 1963, str.2302/

E.P.

Privilegij za obveze koje
preuzme zapovjednik

Obje gore navedene presude njemačkih sudova bave se pitanjem da li pripada ili ne pripada privilegij konkretnim tražbinama dobavljača ili popravljaja broда koje su tražbine nastale iz ugovora sklopljenih sa zapovjednikom. Presuda Zemaljskog suda u Hamburgu od 3.IV 1963. nije priznala taj privilegij, barem u pogledu njegova ranga prema hipoteci, nalazeći da joj kolizijska pravila njemačkog prava dopuštaju da primijeni strano, nizozemsko, pravo koje je bilo mjerodavno za ugovor stranaka. Druga presuda, i to Saveznog vrhovnog suda SR Njemačke, opetovala je klasična načela za nastanak privilegija tražbine iz ugovora i poslova zapovjednikovih, i to da je nužno da se radi o poslu izvršenom izvan zavičajne luke broда na temelju njegovog zakonskog ovlaštenja, a za nastavak putovanja, bez obzira na to

da li je on bio ili nije bio u nemogućnosti da stupi u dotir s brodovlasnikom, a kod ocjene da li se radi o popravku u omjeru s vrijednošću putovanja, sud je stao na stajalište da čitav popravak potreban za stavljanje broda u ispravno stanje /dakle ne samo ono što bi bilo nužno da se dovrši započeto putovanje/ ima rang privilegirane tražbine. Kod toga je sud naglasio da i on smatra da je možda odredba zasterjela s obzirom na današnje mogućnosti za uspostavu veze zapovjednika i brodovlasnika, ali je ukazao na to da je to pitanje za zakonodavca, a ne za sud.

I ove dvije presude pokazuju kako privilegij o kojemu je riječ /i koji odgovara onome iz t.5 čl.2 Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama od 1926/ pristiže na hipoteku, i kako upravo redi njega dolazi najčešće do sporova. Isto tako presuda Saveznog vrhovnog suda pokazuje kako rema mogućnosti da se svrsishodno razgraniče poslovi kod kojih je mogao neposredno intervenirati brodovlasnik od onih kod kojih to nije moguće, i kako je teško opredijeliti granice između onoga što je potrebno poduzeti da se samo nastavi putovanje od onoga što je potrebno da se brod stavi u ispravno stanje. Bilo bi naime očito nesvrshodno samo izvršiti popravak koji bi dopustio nastavak putovanja do luke odredišta i onda opet nanovo stavljati brod u dok, ali je isto tako jasno da je hipotekarni vjerovnik ugrožen u svojim očekivanjima ako održavanje broda u ispravnom stanju pada na njegov teret, odnosno na teret imovinske mase koja služi njemu za sigurnost dugoročnog kredita. Upravo ta pitanja i judikatura koja se s njima susreće motiviraju nastojanja na međunarodnom planu da se izvrši revizija citirane Konvencije od 1926, a u kojem radu niz nacionalnih udruženja predlažu da se briše privilegij tražbine koja nastaje po t.5, čl.2 spomenute Konvencije. Svakako je međutim baš iz izloženih slučajeva vidljivo kako će za kratkoročni kredit broda, pogotovo za manje svote, ukidanje toga privilegija postati opasno, jer će potencijalni vjerovnik morati od slučaja do slučaja ispitivati bonitet osobnog dužnika koji stoji iza zapovjednika. Praksa iskorišćivanje brodova od broдача koji nije upisani brodovlasnik, bez publiciteta broдача u većini pomorskih država, nametat će kod toga osobito teški zadatak komercijalnim službama dobavljača i popravljča broda u tekvim poslovnim vezama, jer kad se iznosi kao prigovor ovom privilegiju da on dopušta plovību prezaduženog broda, s druge strane se može prigovoriti da nijedan brod bez toga privilegija neće moći sebi pribaviti kratkoročni poslovni kredit za nastavak putovanja bez svih onih teškoća koje su vezane s dobivanjem osobnog kredita u poslovnom prometu uopće.