

OKRUŽNI SUD, Rim

Presuda od 18.I 1963.

Petrocaltex c/a Stečajnina Flumar

Privilegij na brod za tražbine koje su nastale iz zapovjedni-
kovih poslova na osnovi njegovih zakonskih ovlaštenja - Za
opterećenje broda privilegijem za bunkeriranje broda potrebno
je da zapovjednik zatraži odobrenje propisano u talijanskom
Zakoniku o plovidbi

Zapovjednik je tokom putovanja podigao zajam za bunkeriranje broda. Za svoj zajam vjerovnik je primio mjenice izdane 19.XII 1959. Prije isplate tražbine brodar je pao 30.VII 1960. pod stečaj. Vjerovnik tuži brodara za isplatu duga pozivajući se na privilegij iz čl.552, t.6 Zak. o plovidbi. Sud je tužbu odbio iz slijedećih bitnih razloga: Najprije konstatira da je do otvorenja stečaja proteklo više od 180 dana, tj. više od roka utrućaja privilegija iz čl.552, t.6 Zak. o plovidbi koji je predviđen u čl.553. istog Zakonika. Međutim kad i to ne bi bilo tako, sud nalazi da zapovjednici dvaju brodova o kojima se radi nisu imali ovlaštenja predviđena u čl. 307, 314. i 315. Zak. o plovidbi da sklope na kredit ugovore o dobavi goriva za brodove. Sud nalazi da prema čl.306. Zak. o plovidbi zapovjednik može uvijek nabaviti dnevne potrepštine broda kao i dobave malog značaja i dati izvršiti male popravke, ali smatra da bunkeriranje, koje je najveća dobava koja brodu tokom putovanja može trebati, ne ulazi u okvir "dnevnih potrepština" ni "dobava malog značaja" niti "malih popravaka" za koje mu je dano ovlaštenje po tom propisu. Bunkeriranje naprotiv dolazi pod udar čl.307, st.2 Zak. o plovidbi prema kojemu zapovjednik mora tražiti ovlaštenje nadležne vlasti, a to je prema čl.315. određena za sve slučajeve u zemlji i izvan zemlje. Ukoliko nema takve vlasti /dakle ni konzula/, mora postupati po čl.314. Zak. o plovidbi, tj. mora konstatirati potrebu o kojoj se radi zapisnički s časnicima palube, ili /ako ih nema/ s glavnim članovima posade. Sud iz toga zaključuje da privilegij iz čl.552, t.6. postoji samo onda kad se poštuju propisi spomenutih članova Zakonika, jer inače zapovjednik ne postupa na temelju svojih zakonskih ovlaštenja. To je u skladu s Bruxelleskom konvencijom od 1926, koja u čl.11, st.2. određuje da su države ugovornice slobodne da predvide posebne formalnosti s obzirom na zajmove na brod ili za prodaju tereta. Upravo tim ovlaštenjem poslužila se talijanska država u čl.307. Zak. o plovidbi, a to proizlazi i iz izvještaja Ministra pravde uz Zakonik.

/Dir.Mar.,1965, str.206/

E.P.

Zaustavljanje broda i ostvarivanje privilegija

Prethodne dvije rješidbe talijanskih sudova bave se s dva interesantna pitanja iz područja ostvarivanja privilegija. Prema rješidbi Okružnog suda u Rimu od 13.I 1963. vidljivo je da sud smatra da se u smislu čl.11, st.2. Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama od 1926. zakonska ovlaštenja zapovjednika broda za sklapanje poslova itd. moraju prosudjivati po zakonu zastave i u pogledu formalnosti koje zapovjednik kod toga mora ispuniti, da bi na temelju tih njegovih poslova nastao privilegij predviđen u čl.2, t.5. Konvencije od 1926. In concreto je prema tome postojanje privilegija učinjeno ovisnim od poštivanja propisa čl.306,307. i 314. Zak. o plovidbi i interpretacije koja je tim odredbama od suda dana. /Uz ovu presudu dao je Massimo Scardigli u Riv. dir. navig. 1964,II,337 komentar pod naslovom "Sul privilegio dei crediti derivanti da contratti stipulati dal comandante per la conservazione della nave o per la continuazione del viaggio." Komentator se slaže s presudom, ali joj prigovara da ne razlikuje dovoljno sve elemente čl.306. Zak. o plovidbi i da ne daje rješenje pitanju da li brodar odgovara i s koga naslova za tako preuzete obveze od zapovjednika, pa ukazuje na to da ukoliko se stane na stajalište da ugovor valja, onda treba da valja i privilegij, a ako se dopusti samo zahtjev s naslova bezrazložnog obogaćenja, privilegij neće postojati./

Druga rješidba, ona Apelacionog suda u Trstu, pokraj interesantnog rješenja pitanja opsega "štete na teretu", utvrđuje da je svagda kad postoji privilegij na brodu opravdano i njegovo zaustavljanje, a za tu tvrdnju poziva se na posljednji stav čl.558 Zak. o plovidbi.

Kako talijanski zakonik, tako i naša pravna pravila Uredbe sa zak. snagom o stvarnim pravima na brodu i o pomorskim privilegijima od 1939. /u § 9, t.5/ postavljaju naglasak i na "zakonska ovlaštenja" kao i na "stvarne potrebe da se brod očuva i nastavi putovanje", u skladu s odredbom čl.2, t.5. Konvencije od 1926. Prema tome se svagda in concreto mora ispitati postojanje jednih i drugih kriterija za nastanak privilegija. Za analognu odredbu njem.trg. zak. /§ 528 HGB/ smatra se da je zajmodavac dužan utvrditi da li potreba doista postoji, i da li je iznos primjeren toj potrebi /Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, sv.II, 1, str.219/, ali vjerovnik ne mora kontrolirati da li zapovjednik doista odnosnu svotu namjenski upotrebljava /dakako izvan slučaja zle vjere/. Formalnosti kojih se zapovjednik mora pridržavati različite su prema tome o kakvim se potrebama i o kakvim iznosima radi, a zanimljivo je da talijanska rješidba nalazi da je bunkeriranje broda znatan posao na koji se ne odnosi odredba zakonika /čl.306/ o ovlaštenju

zapovjednika da pribavlja dnevne dobave brodu. Međutim bez obzira na ocjenu te činjenice, pravno načelno je situacija u talijanskom i našem pravu jednaka. Ipak će tretati kod kreditiranja brodu na temelju zakonskih ovlaštenja zapovjednikovih voditi računa o takvom stavu talijanske judikature u našim lukama kod brodova talijanske zastave.

U drugom pitanju, naime onom o opravdanosti privremene naredbe zaustavljanjem broda različita je situacija od one u našem pravu obzirom na činjenicu na koji način talijanska judikatura interpretira svoj propis. Čl.558. Zak. o plovidbi naime određuje da su rokovi utrnuća privilegija zaustavljeni do tri godine ukoliko se brod ne bi mogao zaustaviti ili zaplijeniti u Italiji pa se iz toga izvodi da postoji dužnost vjerovnika koji hoće održati privilegij na snazi da zaustavi brod. U našem pravu takva obveza nije izvedena iz st.2, čl.18. spomenute Uredbe od 1939 /koja kao izvor pravnih pravila još vrijedi/ koji predviđa da se rok utrnuća privilegija /čl.17, st.3, br.1/ produžuje na tri godine ako se brod nije mogao zaustaviti u području suvereniteta države u kojoj vjerovnik ima svoje prebivalište, sjedište ili glavni nastan poduzeća /u skladu sa st.6, čl.9. Konvencije od 1926/. Iz toga bi se smjelo zaključiti da je zakonodavac mislio na to da je zaustavljanje broda mjera potrebna za održanje privilegija na snazi. U odredbama o privremenim naredbama Uredbe o izvršenju i osiguranju na brodu zbog novčanih tražbina, i o privremenim naredbama u pogledu broda od 1940 /čl.32/, koja također vrijedi kao izvor pravnih pravila, nema izričitih odredaba o privilegijima, pa prema tome niti o odstupanju od općih načela o privremenim naredbama izvršnog postupka, tako da će se doduše moći uzeti da ti uvjeti postoje svagda kad se radi o stranim brodovima, ali izgleda da isto neće vrijediti kad se radi o domaćim brodovima.

U radu na reviziji Konvencije od 1926. Konferencija CMI-a u New Yorku u rujnu 1965. donijela je novi tekst prema kojemu otpada privilegij tražbina nastalih na temelju poslova zapovjednikovih, a drugo pitanje, naime održavanje privilegija na snazi, riješeno je tako da samo zaustavljanje broda koje dovede do njegove prinudne prodaje prekida rok utrnuća privilegija. Nije prihvaćen prijedlog Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo da pokraj toga i tužba uz zabilježbu u upisniku brodova prekine tok toga roka. Naš prijedlog inspirirao se odredbom spomenute Uredbe o izvršenju na brodovima od 1940. u § 31. da se ovrha do osiguranja na brodovima upisanima u upisnik ostvaruje upisom predzabilježbe prava zaloga. U ovom času je održanje privilegija na snazi regulirano u različitim jurisdikcijama na razne načine, tj. ili tako da se održava na snazi samom tužbom bez upisa, ili postupkom in rem kao u Engleskoj ili u Sjed. Državama Amerike /gdje postoji i mogućnost zabilježbe za američke brodove/ ili pak zaustavljanjem kao u Italiji. U našem

pravu ovo pitanje nije u praksi još bilo predmet rješavanja s obzirom na jugoslavenske brodove, a mala je vjerojatnost da će se i u budućnosti s obzirom na te brodove pojaviti. Za strane brodove bila bi sudovima i strankama putokaz gore spomenuta odredba čl.18. Uredbe od 1939. Svakako ono dobiva na značenju kad se radi o utuženju osobnog dužnika i pokraj njega dužnika koji stvarnopravno odgovara s brodom, jer upravo u takvom slučaju je publicitet koji daje zahtjevu za namirenje zaustavljanje broda ili upis u upisnik od interesa za treće, bilo da se ovi pojavljuju kao novi vlasnici, ili korisnici broda, ili pak kao vjerovnici broдача. Vjerojatno je da bi se de lege lata moralo smatrati da je tok roka prekinut tužbom u kojoj je osim tražbine još postavljen i zahtjev na pravo da se vjerovnik namiri iz konkretnog broда na kojemu postoji privilegij, a da se za to ne bi mogao tražiti još i upis zabilježbe spora, ili zabilježbe prava zaloga niti zaustavljanje broда. Ovo stanje stvari u toliko je nezadovoljavajuće što se na taj način za treće nevidljiva zakonska hipoteka produžuje na sasvim neodređeni rok, pa je zato i Nacrt zakona o stvarnim pravima na brodu /v. Vjesnik Jug. udruženja za pomorsko pravo br.18/ predvidio drukčija prikladna rješenja za to pitanje.

E.P.

APELACIONI SUD, Firenze

Presuda od 1.VII 1964.

American Export Lines,
Inc c/a FIAT

Prijevoz stvari morem - Odgovornost broдача - Jedinica tereta - Primjena prava - Konvencija o teretnici od 1924 - Primjenom Konvencije o teretnici od 1924. riječi "komad ili jedinica" treba tumačiti tako da broдар odgovara do 100 funti prema koletu svagda kad se radi o teretu koleta, a odgovornost po jedinici dolazi u obzir samo ako teret nije vežan odnosno sadržan u koletu - Medjunarodni ugovor treba tumačiti u skladu kako ga tumači medjunarodna judikatura, ne vodeći pri tome računa kako je odnosni propis zakonodavac prihvatio u internom pravu - Jedinica s kojom se u teretnici označuje veličina koleta, služi samo za određivanje visine vozarine, a ne i za utvrđivanje broja jedinica na temelju kojih će broдар odgovarati - Broдар odgovara preko propisanog iznosa ako je u teretnici deklarirana vrijednost tereta - Ako se vozarina obračunava prema vrijednosti tereta, broдар odgovara na temelju jedinice

Tužitelj je primalac, a tuženik broдар koji je prevezao kontener robe. U teretnici je bilo navedeno da se voza-