

PRVOSTEPENI SUD, Le Havre

Presuda od 17. I 1968.

Sté Colbert Marine c/a Caisse Régionale de Crédit Maritime  
Mutuel de Boulogne -sur -Mer

Hipoteka na brod - Retencija dobavljača motora za tražbine u vezi s dobavljenim motorom - Hipoteka se odnosi na brod kao cjelinu - Odnosi se i na brođski motor koji je u brod ugrađen nakon nastanka hipoteke - Hipotekarni vjerovnik ima prednost pred pravom retencije - Dobavljač motora koji je nakon ugradjenja motora u brod predao brod i motor brodovlasniku bez pridržavanja prava retencije gubi pravo retencije na tražbine koje je imao u vezi s dobavljenim motorom do časa predaje broda brodovlasniku

Tužena banka je stekla pomorsku hipoteku na brod "Sainte-Rita" 19. XII 1963. Vlasnik broda je dao u intervalu između 17. X 1965. i 30. XI 1965. ugraditi, u zamjeni za istrošeni prijašnji motor, na brod novi motor tipa Caterpillar. Brodovlasnik je ostao dužan određeni iznos dobavljaču motora, tužiteljici Sté Colbert Marine. Motor je morao biti podvrgnut popravku, pa je uskladišten kod tužitelja 24. III 1966. Tužena banka je imala u to vrijeme potraživanje u visini dvije trećine kupovnine broda, pa je za tu svoju tražbinu ishodila pljenidbu motora, te je utužila brodovlasnika za platež dužne svote i za priznanje pljenidbe. Sud je tuženoj banci doista dosudio tu svotu protiv brodovlasnika i osnažio pljenidbu. Međutim je tužiteljica u ovoj parnici ustala opozicionom tužbom.

Tužiteljica je tvrdila da se hipoteka koja je upisana 19. XII 1963. ne može protegnuti na novi motor koji je ugrađen 30. XI 1965, dakle nakon upisa hipoteke, a tvrdila je ujedno da je sada motor opet kod nje uskladišten, radi popravka, pa da ima pravo na retenciju za čitavo svoje potraživanje, dakle kako za dobavu tako i za popravak motora.

Tužena banka je naprotiv tvrdila da se hipoteka odnosi na sav brod, i da dosljedno tome obuhvaća i motor koji je njegov sastavni dio, pa da se prema tome mora održati na snazi pljenidba koju je ona ishodila, budući da se retencija ne može vršiti za druge tražbine osim onih koje su nastale u vezi s novim predavanjem na reviziju.

Sud je prihvatio stajalište tužene i odbio tužbeni zahtjev tužiteljice iz slijedećih bitnih razloga:

Motor, makar i demontiran radi popravka, je dio broda, pa se hipoteka koja je upisana na brod odnosi i na njega. Makar je novi motor u zamjenu za stari montiran na brod nakon upisa

hipoteke, ipak se hipoteka na njega odnosi, jer se ona odnosi na cijeli brod, a ne samo na one njegove sastavne dijelove koji su se na njemu nalazili u času upisa hipoteke. Tužiteljica, dobavljač motora, nakon montiranja novog motora na brod, predala je brod brodovlasniku i nije izvršila pravo retencije, iako nije bila plaćena za svoju dobavu i svoj rad. Naknadno je motor došao u njeno držanje zbog toga što joj je povjeren na popravak radi oštećenja koja su na njemu nastala, prema navodima same tužiteljice, od lošeg manipuliranja motorom. Pravo retencije iz dobave motora je utrnulo kad je tužiteljica vratila brod brodovlasniku, a sada bi ona mogla samo vršiti pravo retencije u vezi s tražbinom koja bi joj nastala iz predaje motora na popravak. Pravo retencije koje je postojalo u vrijeme kad je motor montiran na brod ne može uskrsnuti, jer se prvotna tražbina ne zasniva na istom pravnom naslovu s onom iz predaje na popravak. Tražbina za popravak odnosno pravo retencije na koje se poziva tužiteljica ne uživa privilegij iz čl. 191 trg. zak. s pravom prvenstvenog namirenja prije hipoteke, pa zbog toga nema prednosti pred hipotekom.

/DMF 1969, str. 684./

E.P.

#### Opseg hipoteke

U presudi Prvostepenog suda u Le Havreu riješena su dva pitanja: hipoteka na brod proteže se na brod u cjelini, neovisno od toga da li su u njega ugradjeni pojedini sastavni dijelovi prije ili poslije upisa hipoteke, i pravo retencije brodo-popravljača ne uživa privilegij na brodu, pa prema tome nema kod namirenja prednosti pred namirenjem hipotekarne tražbine.

U francuskom pravu kao i u pravu svih zemalja koje poznaju hipoteku na brod /koju francusko pravo i međunarodne konvencije slijedeći francusku terminologiju nazivlju pomorskom hipotekom - "hypothèque maritime"/ upis hipoteke obuhvaća brod u cjelini. Prema tome sve što je sastavni dio broda obuhvaćeno je hipotekom. Brod u svom vijeku trajanja nužno mora zamijeniti brojne svoje dijelove, ali dotle dok brod ostaje individualno označen prema svojoj izvornoj identifikaciji, hipoteka će teretiti u cjelini svu tu imovinu. Prednost pred hipotekom će kod namirenja iz te imovine imati samo privilegirane tražbine, a te se ne odnose na pojedine sastavne dijelove broda nego i opet samo na njegovu cjelinu.

Jedno od spornih pitanja je odnos prava retencije prema hipoteci i prema privilegiranim tražbinama. Poznato je da se u engleskom pravu smatra da "possessory lien" tj. retencija engleskog prava, ako se ostvari, daje vjerovniku - retentoru pravo da dodje do namirenja prije hipoteke. Medjutim i kod retencije engleskog prava je pretpostavka za to da postoji

kontinuitet između retencije i ostvarenja tražbina zbog koje se retencija vrši, a jedino ako bi sud retentora izbacio iz držanja reteniranog broda provođenjem ovrhe, retentor ne gubi svoje pravo koje je čuvao retencijom. Konvencija o pomorskim hipotekama i privilegijama od 1926. nije poznavala privilegija za retentora /"possessory lien"/, ali istoimena Konvencija od 1967. u čl. 6, st. 2. predviđa da brodograditelj i brodogradnja ima za tražbinu zbog koje retenira brod, no samo dotle dok je brod u njegovu posjedu, privilegij koji ima red prvenstva poslije svih privilegija, ali prije hipoteke. U francuskom pravu je, kako u čl. 191. trg. zak. tako i novom zakonu od 3. I 1967. u čl. 31. i 32, recipirana Konvencija od 1926 /dakle ne ona od 1967/, pa je prema tome jasno da retencija ne daje privilegij na brod, pogotovo ne na dio broda, a isto tako je jasno da pojedini sastavni dio broda ne može imati različitu pravnu sudbinu od brodske cjeline, onda kad se radi o stvarnim pravima trećih na brod. Uostalom u konkretnom slučaju bi i po Konvenciji od 1967. bila jednaka pravna situacija, jer i opet ne bi brodogradnja bio u posjedu broda, a kad bi to i bio, ne bi mogao uskrsnuti pravni naslov iz prijašnjega pravnog posla, jer se izričito ističe da se mora raditi o retenciji u vezi s popravcima izvršenima u onom periodu u kojem se brod nalazio u njegovoj retenciji. Naša pravna pravila iz Uredbe sa zakonskom snagom o stvarnim pravima i pomorskim privilegijama od 30. V 1939. recipirala su Konvenciju od 1926, pa bi prema tome i u našem pravu bilo primjenjivo rješenje prikazane francuske presude.

E.P.

## SAVEZNI VRHOVNI SUD SR NJEMAČKE

Presuda od 6. II 1969.

Sudar brodova - Gubitak sidra - Oštećenje broda udarom u izgubljeno sidro - Sidro izgubljeno na riječnom plovidbenom putu na maloj dubini predstavlja stalnu opasnost za plovidbu - Brod koji je krivnjom u sudaru prouzrokovao gubitak sidra, odgovoran je za naknadu štete brodu koji nakon određenog vremena bude tim izgubljenim sidrom oštećen - Prijava gubitka sidra organu vlasti nadležnom za sigurnost plovnog puta ne utječe na ovu odgovornost - Brod koji je prouzrokovao gubitak sidra mora sam otkloniti stvorenu opasnost

Prilikom sudara nekoliko brodova na Rajni 26. VII 1962, koji je skrivio jedan od članova tuženikove posade, izgubio je jedan od oštećenih brodova svoje sidro. Zapovjednik je odmah o tome obavijestio riječnu policiju, potraga za izgubljenim sidrom trajala je nekoliko dana, bila je neuspješna i obustavljena je 2. VIII. Dva dana kasnije naletio je motorni