

Točno je što tvrdi žalitelj da je brod prošao kroz oluju, ali je sud došao do zaključka da ta oluja nije bila izvanredne snage, pa prema tome nije predstavljala višu silu.

Nasuprot tome brodaru se nije moglo ništa prigovoriti u pogledu načina na koji je smjestio i pričvrstio kontener na brodu. Kod toga je sud uzeo u obzir i okolnost da brod nije specijalno gradjen za prijevoz kontenera.

Na temelju iznesenoga sud je zaključio da je šteta prouzrokovana slabim slaganjem i nedovoljnim učvršćivanjem strojeva za pranje u konteneru, dakle propustom krcatelja.

(DMF 1972, str. 332)

B.J.

VRHOVNI SUD SR NJEMAČKE

Presuda br. II ZR 33/70
od 24. II 1972.

Privilegiji vjerovnika iz poslova koje je zaključio zapovjednik ili zapovjednik-brodar izvan domaće luke broda - Pojam domaće luke broda - Odnos između kredita danog broda i kredita danog brodaru - Zastara sprečava zloupotrebe prava

U postupku razdiobe kupovine broda "J", upisanog u upisnik suda u Hamburgu, nastao je spor između hipotekarnog vjerovnika (koji je imao više hipoteka na tom brodu) i dvaju privilegiranih vjerovnika. Hipotekarni vjerovnik je ustao prigovorom, a onda i tužbom protiv privilegiranog vjerovnika za dobave pogonskog materijala i opskrbe živežnim namirnicama kao i drugog privilegiranog vjerovnika koji je radi nesmetanog nastavka putovanja broda platio kanalske pristojbe za brod. Oba su se privilegirana vjerovnika pozvala na to da su odnosni poslovi izvršeni van domaće luke broda na temelju zapovjednikova zahtjeva utemeljenog na njegovim zakonskim ovlaštenjima.

U sve tri molbe tužba je odbijena, pa su bitni razlozi Vrhovnog suda za to stajalište slijedeći:

Činjenica da par. 528. HGB (njem. trg. zak.) daje zapovjedniku ovlaštenje na zaključivanje kreditnih poslova van domaće luke broda ("Heimathafen") mora se shvatiti tako da je neodlučno da li se može ili ne može doći u vezu s brodarom, a isto tako i to da je to luka upisa broda. Naime po par. 9. Zakona o pravu na zastavu pomorskih brodova mora obavezno biti naznačena upisna luka na pramcu broda, ako nema

druge domaće luke, pa stoga taj natpis mora biti za svakoga pouzdan podatak o tome koja se luka mora smatrati domaćom lukom broda.

U konkretnim slučajevima, pa i onda kad je sam preminuli brodar bio zapovjednik, nisu poslovi zaključivani na temelju posebne brodarove punomoći, odnosno u svojstvu brodara, nego upravo na temelju zakonskih ovlaštenja zapovjednikovih.

Izričito Vrhovni sud smatra da se ne radi o zloupotrebi prava koja bi nastala time da se zapravo čitav pogon broda financirao putem kredita danog brodu preko zapovjednika na štetu hipotekarnog vjerovnika, jer se svaki put radilo o konkretnim potrebama za nastavak putovanja ili polazak na putovanje, a iz luke različite od domaće luke broda. Dovoljno granice eventualnim zloupotrebama postavlja kratka jednogodišnja zastara par. 901. HGB-a.

Vrhovni sud je izričito otklonio da se izrazi da li bi i tražbine nastale na osnovi posla koji bi zaključio zapovjednik na osnovi posebne brodarove punomoći bile privilegirane, jer ove tražbine nisu tako nastale. Zbog toga nije se trebalo ni izraziti o tome da li bi tražbine bile ili ne bi bile podvrgnute ograničenju odgovornosti.

(IANS 1972, str.1476)

E.P.

Privilegij tražbina iz zapovjednikovih poslova u zapadno-njemačkom pravu

Kako je poznato SR Njemačka nije ratificirala Medjunarodnu konvenciju o izjednačenju nekih pravila o pomorskim privilegijima i hipotekama od 1926, ali je 21.VI 1972. recipirala Konvenciju o istom predmetu od 1967. u interno pravo u Zakonu o promjenama trgovačkog zakonika i drugih zakona (Zakon o promjenama u pomorskom pravu). Prema tome su se u SR Njemačkoj dosad primjenjivali propisi njemačkog trgovačkog zakonika (HGB) o privilegijima u izvornoj verziji, a na hipoteke su dolazili, i dolaziti će i dalje, do primjene propisi Zakona o pravima na upisane brodove i brodove u gradnji od 15.XI 1940.

Rješidba Vrhovnog suda SR Njemačke (Bundesgerichtshof) od 24.II 1972. zauzela je stajalište, naslanjajući se na njemačku doktrinu i u skladu sa shvaćanjem američkog zakonodavstva, da je luka upisa ujedno i domaća luka broda, ako nema druge zavičajne luke i ako takva druga luka nije naznačena na samom brodu. Ovo je stajalište sasvim

realistično, jer kod broda slobodne plovidbe (a o takvom se u ovoj rješidbi radilo) doista je nemoguće sa sigurnošću utvrditi po tome od kuda brod redovno za neko vrijeme polazi na svoja putovanja da li je takva luka i domaća luka. Sigurnost trećih koji se pouzdaju u kredit broda, a ne u kredit brodar, zahtijeva da se tako postupa. Razumije se da to vrijedi ako se smatra da je takav način poslovanja potrebno održati na snazi. Poznato je da je taj privilegij u toč. br.5, čl.2. Konvencije od 1926. bio zadržan, a da je u Konvenciji od 1967. uklonjen. Ovo uklanjanje uslijedilo je upravo radi toga što u graničnim slučajevima baš taj privilegij dolazi u oštar sukob s hipotekom i, dakako, otežava svako pribjegavanje pomorskom osiguranju tako ugroženog hipotekarnog kredita. Konvencija od 1967. je zadržala od privilegija ugovornih tražbina samo one za tražbine posade i iz spasavanja i zajedničkih avarija, a inače privilegirala samo deliktne tražbine. Medjutim u njemačkom pozitivnom pravu je privilegij tražbina iz zapovjednikovih poslova dosad postojao na temelju internog prava bez naslona na unifikacijske instrumente, ali Vrhovni sud je uspio riješiti dva sporna pitanja neposredno prije njegovog izlučenja iz njemačkog prava. Ta dva pitanja bila su upravo ona dva pojma: domaće luke broda, i pitanje da li privilegij može nastati iz tih poslova i onda kada je postojala mogućnost stupanja u vezu s brodarom. Oba ova pitanja bila su u njemačkom pravu posebno zanimljiva i stoga što je tražbina iz zapovjednikovih poslova izvan domaće luke broda bila podvrgnuta ograničenju brodarove odgovornosti na pomorsku imovinu.

Medjutim Zakon o promjenama o pomorskom pravu od 21.VI 1972. je u čl.1, toč. br.43 potpuno izmijenio par.754. HGB-a i restrukturirao privilegije u skladu sa čl.4. Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama 1967, a to znači da je privilegij o kojem je odlučivala ova rješidba uklonio iz njemačkog prava. Ipak će kriteriji ove rješidbe biti za praksu i dalje zanimljivi i to stoga što je i u novom njemačkom pravu zadržan par.528. HGB-a, ali je u toč. 13, čl.1. spomenutog Zakona o promjenama u pomorskom pravu iz njega izlučena samo jedna rečenica i to ona u kojoj su se postavljali kriteriji po kojima zapovjednik može dići pomorski zajam (foenus nauticum). Ostali su naprotiv na snazi oni dijelovi toga paragrafa koji govore o ovlaštenjima zapovjedniku za uzimanje zajmova. Prema tome će u svrhu prosudjivanja da li je postojalo ovlaštenje zapovjedniku za te poslove biti i dalje mjerodavno ono što Vrhovni sud kaže kako o domaćoj luci, tako i o mogućnosti stupanja u vezu s brodarom, i to zato što je ostao na snazi i propis paragrafa 527. HGB-a koji određuje da brodar odgovara za poslove koje je zapovjednik "ex lege" ovlašten zaključivati kao zakonski zastupnik brodarov izvan domaće luke broda.

Zakon o izmjenama u pomorskom pravu od 1972. stupa na snagu kad za SR Njemačku stupi na snagu Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1957. (a upravo radi inkorporiranja te Konvencije u interno pravo došlo je i do revizije njemačkog pomorskog prava). To će prema čl.11, st.2; cit. Konvencije biti 6 mjeseci nakon polaganja zapadno-njemačkog ratifikacijskog instrumenta kod belgijske vlade. Pretpostavljamo da će to biti uskoro, ako taj datum već i nije nastupio, pa će tada prestati nužna veza između odredaba o privilegijima i onih o ograničenju odgovornosti što je bilo karakteristično za njemačko pravo. Tražbine nastale iz zapovjednikovih poslova tako ubuduće neće biti privilegirane na brodu, ali će i brodar za njih neograničeno odgovarati svojom imovinom, pa i brodom, ali te tražbine neće imati prednosti pred hipotekom.

E.P.

TRANSPORTNO OSIGURANJE

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda br.IV-P-619/71
od 20.X 1972.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Emilio Pallua, prof.dr Branko Jakaša

Osiguranje željezničkih vozila - Osiguratelj koji je jednom ŽTP-u nadoknadio štetu prouzročovanu saobraćajnom nesrećom ima pravo regresa za isplaćenu osigurninu od onog ŽTP-a koji je za štetu odgovoran - Osiguratelj ima pravo regresa i kad šteta nije posljedica nenamjere ili druge nepažnje

Tužitelj, osiguravajući zavod, traži da mu tuženik Željezničko transportno poduzeće Zagreb, plati 1,176.335,10 dinara na ime naknade štete, koju je štetu tužitelj platio temeljem osiguranja imovine svomu osiguravniku, Željezničkom transportnom poduzeću Sarajevo, za štetu nastalu u prometnoj nesreći koja se dogodila na željezničkoj stanici Vrpolje, a kojom su prilikom bili oštećeni vagoni vlasništvo njegovoga osiguravnika. Kako je šteta nastala krivnjom radnika tuženoga, tužitelj smatra da mu je tuženi dužan odnosnu štetu naknaditi. U toku spora, a povodom prigovora zastupnika tuženoga, tužitelj je svoj zahtjev sveo na iznos od dinara 1,127.122,90.