

ENGLJSKI APELACIONI SUD

Odluka od 27. V 1977.

Vijeće: Lord Denning, M.R. i apelacioni suci Roskill i Shaw

(The "Myrto")

Neisplaćeni dug osiguran mortgageom - Ugovori o prijevozu stvari - Procjena i prijedlog za prodaju broda - Troškovi iskrcaja tereta - Tko je dužan snositi te troškove

Brod "Myrto", upisan u Grčkoj, bio je opterećen mortgageom (hipoteci sličnim institutom engleskog prava) u korist bankovne kuće Kleinwort, Benson Ltd. Vlasnici tog broda zaključili su brodarski ugovor s jednom grčkom tvrtkom, koji sud ocjenjuje neobičnim ("strange and unusual"), a na temelju kojeg je u Antwerpenu izdano 54 teretnica, a u Sunderlandu 259 teretnica. Međutim, u Sunderlandu je brod zaustavljen radi duga na bunkeru u Dubaiu od £ 120.000, a kada su to hipotekarni vjerovnici vidjeli zaustavili su brod radi iznosa hipotekarnog duga koji je u tom času iznosio £ 1,300.000.--. Tada je posada imala potraživanje od £ 60.000.-- i nije dopuštala da brod krene u London. Vjerovnici su uslijed toga isplatili tu svotu i brod prevezli u London. Tu su nastali sporovi između brodovlasnika, hipotekarnog vjerovnika (banke) i naručitelja iz brodarskog ugovora. Sudac Brandon je 4.III 1977. odlučio da sporovi između stranaka moraju biti riješeni u spornoj raspravi, ali je odredio prodaju broda, pa se sada otvorilo pitanje kako treba obaviti prodaju, s obzirom na to da se na brodu nalazilo 6.000 tona tereta iz svih gore navedenih teretnica (na kojima je bilo rečeno da je vozarina unaprijed plaćena - "freight prepaid"). Neki su se ovlaštenici tereta pokazali spremni da na svoj trošak iskrcaju teret, no to nisu bili svi, a ovršni organ ("Admiralty Marshall") je ustanovio da se teret ne može samo djelomice iskrcati pa da se prema tome moraju osigurati troškovi za čitav iskrcaj, a ti su troškovi procijenjeni na £ 150.000.--. Vjerovnici su zauzeli stajalište da je ugovoreni poduhvat izjalovljen (frustriran - u smislu koji toj riječi daje englesko pravo) i da prema tome ovlaštenici tereta moraju na svoj trošak iskrcati teret. Ovlaštenici tereta su sa svoje strane tvrdili da iskrcaj tereta znači osposobljenje broda za prodaju i da stoga taj trošak mora snositi predlagač prodaje, vjerovnik. Vjerovnik je opet isticao da očekivana kupovna za taj brod iznosi £ 640.000.--, pa bi nakon odbitka £ 150.000.-- ostala premala svota za pokrivanje njegove tražbine. Pri tome je svaki tjedan zaustavljenog broda stajao £ 12.000.--.

Prvostepeni sudac Brandon je odbio prijedlog brodovlasnika da se zaustavljanje ukine, a dopustio je procjenu broda i njegovu prodaju s time da pomorski ovršni organ što je prije moguće iskrca teret s broda, uskladišti ga na kopnu na prikladnom mjestu i stavi ga na raspolaganje osobama koje dokažu svoje ovlaštenje da s njime raspolažu i da poduzme shodne mjere da javnim oglasima razglasi gdje se nalazi teret. Ove su bile, manje-više, nesporne odredbe sučeve odluke, ali je sporna bila odluka prema kojoj troškove za taj iskrcaj i čuvanje tereta pomorski ovršni organ može uročunati u troškove prodaje broda. Na tu se odredbu banka - vjerovnik žalila. Ona je tražila da se ta odluka izmijeni, tako da ovršni organ ima tražiti od svakog ovlaštenika tereta da snosi svoj dio troškova iskrcaja, a da se u slučaju da se ti troškovi ne plate ili teret ne preuzme u roku od 56 dana od dana oglasa iskrcaja ima pristupiti prodaji takvog tereta i da se iz polučene cijene pokriju odgovarajući dijelovi troškova za teret, a da ostatak zadrži u pologu do daljnje odluke.

Žalitelj se pozivao na stajalište Rosco, Admiralty Practice (p.287), prema kojemu dužnost iskrcaja tereta pada na vlasnika tereta u slučaju da pomorski ovršni organ ima nalog da proda samo brod, a vlasnici tereta su se pozivali na rješidbu Apelacionog suda 2. područja SAD "The Emilia" (1963), koja je u skladu s rješidbom "The Poznan" (1927) Vrhovnog suda SAD, a prema kojima su troškovi iskrcaja sudski troškovi ("expense of justice").

Suci Apelacionog suda bili su jednoglasni u svojem shvaćanju ovog slučaja. Oni su naime utvrdili da s jedne strane američki slučajevi nisu za njih mjerodavni, budući da su ređovi prvenstva tražbina u SAD drugi nego u Engleskoj, a zatim da je područje na kojem se u ovom slučaju nalaze uglavnom novo ("uncharted field") budući da su vrlo rijetki slučajevi u kojima dolazi do takve nesposobnosti plaćanja kao u ovom slučaju. Međutim kada bi se vjerovniku nametnula dužnost da on snosi troškove iskrcaja on bi došao u položaj da, ukoliko se u daljnjem tijeku sporova pokaže da ih nije morao snositi, ne bi imao mogućnosti da dodje do naplate svojih regresnih zahtjeva. Stoga su oni odlučili da se odluka prvostepenog suca izmijeni u pogledu troškova iskrcaja na taj način, da ovršni organ izračuna dio troškova koji pada na svakog od ovlaštenika tereta i da onda zatraži ili plaćanje tog iznosa ili pružanje sigurnosti koju će sud smatrati dovoljnom. Nakon iskrcaja će onda biti moguće riješiti pitanje koga je koja obveza teretila, pa i to da li su tako skupi troškovi iskrcaja možda skrivljeni po samim ovlaštenicima tereta. Nakon tog iskrcaja će onda dalje ići postupak prodaje broda.

(LLR 1978, str.11)

E.P.

Prodaja broda opterećena hipotekom
i dužnost iskrcaja tereta

Rješidba Apelacionog suda Engleske u slučaju "Myrto" je jedna od rijetkih koja se morala pozabaviti s pitanjem iskrcaja tereta s broda koji se izvrgava sudskoj prodaji radi toga što je nastupila potreba da se dug osiguran mortgageom podmiri. Osnovno pitanje dospijeća duga nije tretirano u rješidbi pa je ono već u prvostepenom postupku definitivno riješeno. Međutim, upravo to je rijedak slučaj da brod s vrijednim teretom mora biti zaustavljen radi prodaje (u ovom slučaju 6.000 tona tereta na brodu koji je mogao prevoziti 15.000 tona). Grčki brodovlasnik je zaključio broderski ugovor s drugom grčkom tvrtkom, a ova je pak zaključila prijevozne ugovore s velikim nizom stranaka kojima je izdala teretnice s klauzulom unaprijed plaćene vozarine. Teret nije bio, kako suci ističu, po sebi kriv za to što je došlo do neispunjenja obveza brodovlasnika iz hipotekarnog ugovora, ali s druge strane hipotekarni vjerovnik također nije bio ni za što kriv. Koga će odgovornost za što teretiti suci su izričito rezervirali za meritorne sporove koji će moći slijediti iz izvršenog iskrcaja tereta, ali su očito smatrali da za meritorno rješavanje nema dovoljno vremena s obzirom na vrlo visoke troškove držanja broda u čuvanju suda. Samo pitanje koga bi ti troškovi imali konačno teretiti nije u ovom slučaju riješeno.

U našem pravu je izričito razmatrano samo pitanje dužnosti iskrcavanja. Naime, čl.332. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (dalje u tekstu ZPUP) izričito određuje u t.lo. da se u prijedlogu za prodaju broda ima navesti "po mogućnosti količinu i vrstu tereta na brodu", a u čl. 393. ZPUP se određuje da će se u slučaju da se osoba ovlaštena na raspolaganje teretom ne prijavi tri dana nakon zaustavljanja broda imenovati toj osobi privremenog zastupnika. Na prijedlog bilo koje stranke tj. osobe ovlaštene na raspolaganje teretom ili pak zapovjednika broda ili dužnika sud će dopustiti iskrcaj tereta i njegovo smještanje "u javno skladište ili drugo prikladno mjesto", a dopustit će i slobodno raspolaganje teretom osobi na to ovlaštenoj ako se tome ne protivi brodar ili njegovi zastupnici. Međutim, izričito se kaže in fine tog člana da se tim odredbama ne dira "u prava i dužnosti stranaka koje proizlaze iz ugovora o prijevozu stvari". Mogućnost privremenog zaustavljanja broda se u čl.981. ZPUP predviđa upravo za hipotekarne tražbine (u skladu sa čl.377, st.2. ZPUP), a za ugovor o prijevozu stvari se u čl.989. i opet nalazi klauzula analogna onoj iz čl.393, in fine ZPUP. Prema tome će odnosi stranaka iz ugovora o prijevozu stvari ostati netaknuti ovim odredbama koje

se odnose na ovrhu odnosno na privremene naredbe u pogledu broda. Dotle bi bilo sve jasno, ali ako brodar odnosno vozar nije platežno sposoban i prema tome ne može snositi one troškove koji bi na njega pali, postavlja se pitanje da li se ti troškovi imaju smatrati "troškovima nastalima tijekom postupka prodaje broda" i namiriti prije razdiobe kupovnine u smislu st.3, čl.944. ZPUP, jer u tom slučaju bi takvi troškovi mogli, kao u slučaju "Myrto", bitno smanjiti sigurnost koju je hipoteka pružala vjerovniku. Čini nam se da bi se smjelo argumentirati da strana tereta znađe da zaključuje ugovor o prijevozu stvari s brodom koji je opterećen hipotekom i da bi prema tome mogla (možda i morala) znati kakvim se uvjetima i rokovima dospjeća duga izvrgava. Prema tome bi bilo opravdano smatrati da u odnosu na vjerovnika strana tereta ne bi mogla očekivati da će joj se namiriti troškovi koji će joj nastati uslijed postupka sudske prodaje broda radi dospjeća hipotekarne tražbine. Mortgage i hipoteka su vidljivi iz upisnog lista na pomorskom brodu u kojem moraju biti evidentirani, pa bi se iz tog dodatnog publiciteta, pristupačnog - bilo gdje gdje se brod nalazi - strankama koje ulaze u poslove s brodom, moglo uzeti da i strana tereta ima dovoljno znanja o tome. Ipak, protiv toga je činjenica da baš takvo djelovanje hipoteke ne mogu očekivati strane interesirane na teretu, upravo iz razloga rijetkosti takvih slučajeva (u zadnjih pedeset godina dva u SAD, a u Engleskoj jedan). Argument koji nije upotrebljen u slučaju "Myrto" (jer Konvencija od 1926. ne vrijedi u Engleskoj) jest pitanje da li se ti troškovi ne bi mogli podvesti pod pojam sudskih troškova učinjenih "u zajedničkom interesu svih vjerovnika" radi toga, da se "provede prodaja" broda iz t.1, čl.216. ZPUP koji govori o zakonskim založnim pravima, dakle privilegijima na brodu (u Konvenciji od 1926. "...dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, ...ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix"). Medjutim, i naš propis čl.216. ZPUP i Konvencija od 1926. u t.1, čl.2. (a iz nje je preuzet i naš propis) upućuju na to da se radi o troškovima u vezi s brodom, njegovim čuvanjem i sudskim postupkom s tim u vezi. Očigledno, kod redakcije jednog i drugog propisa nije nitko polazio od toga da bi troškovi u vezi s teretom ovdje dolazili u obzir, a još manje da bi ti troškovi mogli iznositi četvrtinu pretpostavljene vrijednosti broda koji se ima prodati. Naša praksa nam ne daje uporišta za odlučno stajalište u tom pogledu, ali mislimo da baš činjenica što odgovarajući članovi postupka izvršenja i osiguranja na brodovima govore uvijek o tome da se njima ne dira u prijevozne ugovore tj. u obligacione odnose stranaka, smatramo da neće biti moguće prebaciti troškove iskrcaja tereta s broda koji se izvrgava ovršnoj prodaji na tjerajućeg hipotekarnog tj. stvarnopravnog vjerovnika.

E.P.