

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD

(Pomorski odjel)

Presuda od 13.X 1977.
i 11.I 1978.

("The Lyrma" br.1 i br.2)

Sudac: Brandon

Red prvenstva privilegija na brodu - Privilegij tražbine nagrade za spasavanje ima prvenstvo pred zahtjevima za naknadu štete nastalima prije njega - Isti privilegij ima prvenstvo pred zahtjevima iz radnog odnosa zapovjednika i posade bez obzira da li su nastali prije ili poslije zahtjeva za nagradu za spasavanje

Brod "Lyrma" je došao 6.XII 1976. u tešku situaciju na moru i tražio pomoć, ali je prije nego je došlo do spasavanja posada napustila brod. Brod - tegljač "Afon Goch" je uzeo uz znatne manevarske teškoće brod "Lyrmu" u tegalj 6.XII 1976. pa ga je uspio dovesti u sigurnu luku (Torbay) 9.XII 1976. u 15 sati. Spasavatelji, tj. vlasnici broda "Afon Goch", njegov zapovjednik i posada ustali su stvarnopravnom tužbom (in rem) za nagradu za spasavanje protiv broda "Lyrma", njegovog tereta i vozarine, i zaustavili brod. Vlasnici broda "Lyrma" se nisu pojavili na sudu, pa je stoga sud proveo preko ovršnog organa ("Marshall") ovršnu prodaju broda. (Vlasnici tereta su se sporazumjeli o arbitraži s tužiteljima.) Na toj prodaji je postignuta cijena od 32.500.- engleskih funti.

Sudac je na zahtjev tužitelja utvrdio vrijednost broda nakon svršenog spasavanja. Prije događaja je ta vrijednost bila 80.000.- funti, a nakon događaja 55.000.-. Na tom temelju je sudac utvrdio nagradu za spasavanje, i to u visini od 22.000.- engleskih funti. Kod toga je uzeo u obzir posebnu opremljenost tužiteljevog tegljača koji je osposobljen upravo za takve akcije spasavanja, ali kako nije isključivo namijenjen tom zadatku, nije mu priznao najvišu moguću klasu u tom pogledu. Osim toga je uzeo u obzir još i opasnost kojoj se izvrgla posada tegljača, a konačno i trajanje spasavanja (3 i 1/2 dana). Izrekao je presudu u korist svih stranaka na tužiteljskoj strani, jer su stranke tako željele, ali je pri tome istakao da se nagrada brodovlasniku temelji na Lloydovom ugovornom formularu, dok se zahtjev zapovjednika i posade temelji na običnim propisima o spasavanju, a ne na bilo kakvom specijalnom

ugovoru. Ovo je bio judikat u "Lyrma" br.1.

Medjutim su se zapovjednik i posada broda "Lyrma" pojavili sa svojim zahtjevom za namirenje njihovih tražbina zbog dužnih beriva (čija je ukupna visina za svrhe ovog spora utvrđena medju strankama s iznosom od engleskih funti 17.000.-) s redom prvenstva koji pripada privilegiju njihovih beriva.

Sudac Brandon je najprije konstatirao kako je u ovom slučaju ovo važno pitanje, jer spasavatelji imaju odobrene zahtjeve od 22.000.- s kamatima i troškovima, a ovršni organ ima tolike izdatke i pristojbe da od kupovine ostaje za razdiobu samo 24.823,26 engleskih funti. Zastupnik posade je isticao kako zahtjevi posade, napose pak oni nastali iza spasavanja, moraju imati prednost pred zahtjevima spasavatelja, a u tom pogledu je ukazivao na to da nagrada za spasavanje ne smije iscrpiti čitavu vrijednost spašene imovine, jer je onda samo spasavanje bilo bez svrhe.

Sudac je zauzeo stajalište da je vrijednost spašene imovine u času završenog spasavanja (kako je utvrđeno u presudi "Lyrma" br.1) iznosila 55.000.- tj. iznos koji bi pokrивao sve privilegije (tj. 22.000.- i 17.000.- engl. funti) da je brod bio prodan pendente lite i da nije došlo do pada cijena na tržištu i gubitka vrijednosti broda zbog njegova neodržavanja za vrijeme od pola godine. Medjutim što se tiče samog pitanja reda prvenstva sudac se pozvao na precedente "The Veritas" (1901) za to da privilegij spavatelja ima prednost pred ranijim spasavanjima, prema berivima dužnima za vrijeme prije spasavanja na "The Mons" (1932) i za to da ima prednost pred ranijim zahtjevima za naknadu štete na "The Inna" (1938). Prema tome smatra da nesumnjivo raniji zahtjevi za beriva nemaju red prvenstva prije nagrade za spasavanje. Istina je da je za ona koja su nastala iza spasavanja u "The Mons" (1932) priznato prvenstvo pred zahtjevom iz spasavanja, ali su stranke u tom sporu bile unaprijed s time sporazumne. Uslijed toga nisu citirani precedenti za takvo rješenje, a ne bi se bili ni mogli naći, jer su prema sučevom shvaćanju tome suprotni precedenti "The Gustaf" (1862) i "The Elin" (1883), a u kojima nije dano prvenstvo zahtjevima zbog beriva posade bez obzira na to da li su nastali prije ili poslije drugih zahtjeva. Naime, u "The Gustaf" se radilo o prvenstvu prema brodogopravljaču koji je imao pravo retencije na brodu ("possessory lien"), a u "The Elin" o zahtjevu za naknadu štete ("damages") koja je nastala prije nego što su beriva zaslužena. Logika zahtjeva

da uslijed principa da naknada štete ima prednost pred berivima mora tim više zahtjevu iz spasavanja pripadati prvenstvo pred berivima posade.

Sudac je odobrio šestotjedni rok za žalbu zastupniku zapovjednika i posade. Naglasio je da će možda za drugostepeni sud trebati popuniti podatke u tom smislu da se vidi da li je ovršni organ (Marshall) možda podmirio neke od zahtjeva posade, a u kojem slučaju bi to trebalo uvažiti u rješenju koje bi bilo različito od prvostepenog rješenja.

(LLR 1978, str.27)

E.P.

Medjusobni red prvenstva pomorskih privilegija iz spasavanja i onih beriva posade u engleskom pravu

Pomorski privilegiji na brodu, teretu i vozarini ("maritime liens") su, kako je poznato u engleskom pomorskom pravu, isključivo normirani u sudskim precedentima, kao uostalom i pravo retencije ("possessory lien"). U skladu s time je i red prvenstva između privilegija zavisao od sudskih odluka. Temeljno pravilo je da privilegiji tražbina zbog naknade štete ("damages") imaju prednost pred ugovornim privilegiranim tražbinama, a da kasnije ugovorne tražbine imaju prednost pred ranijim ugovornim tražbinama. Ovo opće načelo za ugovorne tražbine ne odnosi se utoliko na zahtjeve posade za beriva, jer se svi takvi zahtjevi namiruju pari passu bez obzira na vrijeme postanka. Međutim zanimljivo je da se u literaturi (v. Price, The Law of Maritime Liens, 1940, str.105, bilj.q) smatra spornim da li zahtjev iz spasavanja dolazi do namirenja prije beriva dužnih posadi za vrijeme poslije završenog spasavanja.

U međunarodnoj unifikacijskoj Konvenciji o pomorskim privilegijama i hipotekama od 1926. je u čl.5. određen red prvenstva među privilegijama. U njemu se određuje da privilegiji posljednjeg putovanja dolaze do namirenja onim redoslijedom kako su privilegiji pojedinih tražbina nabrojani u čl.2. Konvencije, a da se privilegiji iz t.3, čl.2. (spasavanje i doprinos u zajedničku avariju) i t.5, čl.2. (tražbine nastale iz zapovjednikovih poslova izvan sjedišta broдача) namiruju obratnim redoslijedom prema vremenu njihova postanka, ali se to načelo odnosi samo na namirivanje unutar njihovog razreda, tj. samo u odnosu na istovrsne tražbine.

Novija unifikacijska Konvencija o istom predmetu od 1967. je pitanje reda prvenstva drukčije riješila. Ukinuto je, kako je poznato, računanje reda prvenstva prema putovanjima, pa je red prvenstva vezan isključivo prema razredima. Medjutim, privilegiji zahtjeva s naslova spasavanja, uklanjanja podrtina i doprinosa u zajedničku avariju imaju prednost pred svim privilegijima koji terete brod u času kad su te operacije završene (čl.5, st.2. Konvencije od 1967). Zahtjevi iz spasavanja su pak nastali, prema odredbi čl.5, st.4. in fine, na dan kad su te operacije završene.

Vidljivo je iz toga da su unifikacijske konvencije prišle na dva različita načina uredjenju reda prvenstva privilegija na brodu međusobno. Konvencija od 1926. je ostala konzekventno kod primjene principa razreda, tako da kasnije spasavanje nema prednosti pred ranijim privilegijem tražbina iz t.1. i 2, čl.2. Konvencije od 1926. U Konvenciji od 1967. je to izmijenjeno. Privilegiju iz spasavanja dano je prvenstvo pred svim onim privilegijima koji su u času završenog spasavanja postojali na brodu, a razlozi za to su jasni, naime održanje vrijednosti odnosno imovine koja će poslužiti za namirenje svih ostalih privilegija, a bez kojeg spasavanja to ne bi bilo moguće.

Ni prva ni druga unifikacijska konvencija nisu u skladu s rješidbom suca Brandona u "Lyrma" br.2, jer ni po jednoj od njih ne bi privilegij iz spasavanja imao prednost pred privilegijem posade i zapovjednika nastalim poslije završenog spasavanja. U sporu nije posebno raspravljeno pitanje da li se privilegij engleskog prava odnosi i na tražbine posade kada se ona ne nalazi na brodu, ali bi to mogao biti element koji bi bio od važnosti za primjenu obiju konvencija budući da one, obje, govore o tražbinama koje su nastale za beriva na temelju zaposlenja na brodu (Konvencija od 1967) odnosno koje su nastale uslijed ugovora o zaposlenju na brodu (Konvencija od 1926). Budući da konvencije u Engleskoj nisu ratificirane, apelacioni sud će ostati u svom pravorijeku u okviru precedenata engleskog prava pa će prema tome možda i primijeniti rješenje bliže Konvenciji od 1967, ali se neće moći izraziti o tome koju važnost može imati vršenje zadatka na brodu ili samo očekivanje repatrijacije izvan broda.

Čl.228. i 229. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi od 1977. preuzeli su odredbe čl.5. i 6. Konvencije od 1926, pa prema tome u našem pravu ne bi bilo moguće prihvatiti rješenje kakvo je primijenio engleski sudac

u "Lyrma" br.2, a pogotovo ne njegovo obrazloženje. Zanimljivo je da precedenta koji bi davao jasan odgovor na ovo pitanje u engleskoj pomorskoj judikaturi nema, a da i stav doktrine nije odlučan. Slična je situacija i u američkoj doktrini (v. Robinson, Handbook of Admiralty Law in the United States, str.430) na temelju dosta kolebljive judikature. Za englesko pravo će apelaciono rješenje u ovom slučaju biti tim više putokaz za budućnost, ukoliko se V.Britanija ne odluči na ratifikaciju Konvencije od 1967, sa čime bi i ovo pitanje bilo riješeno. Naime, rješenje Konvencije, koje smo gore naveli, je logično i odgovara ekonomskim motivima na kojima je zasnovan institut privilegija na brodu.

E.P.

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 22.III 1977.

S.C.A.C. Manutention
c/a Poulain

Stojnice - Ako zbog više sile koja prijeći dolazak broda u ugovoreni dio luke, a koja je sila postojala prije negoli je brod stigao u luku odredišta, stojnice počinju teći danom dolaska broda u ugovoreni dio luke - Medjutim ako je primalac bez prigovora prihvatio teret u dio luke u koji je brod stigao, stojnice se počinju računati danom dolaska broda u odnosni dio luke

Jedan francuski izvoznik brašna je zaključio ugovor o prijevozu 272.160 kg brašna iz Pariza u Rouen. U ugovoru o prijevozu je, medju ostalim, bilo navedeno da će se teret u navedenoj luci prekrcati u pomorski brod koji primalac stavlja na raspolaganje. Budući da luka Rouen ima dva dijela - pomorski i riječni - stranke su ugovorile da će riječni brod morati doći u pomorski dio luke gdje će teret biti prekrčan u pomorski brod radi daljnjeg prijevoza brašna morem. Riječni brod, medjutim, nije mogao doći u pomorski dio luke jer su štrajkaši riječne plovidbe zapriječili put baražiranjem rijeke. Brod je u riječni dio luke stigao 16.V 1973. Budući da nije bilo izgleda da će štrajk u dogledno vrijeme prestati, primalac tereta je preuzeo brašno u riječnom dijelu luke. Pomorski brod je stigao u luku 1.VI 1973. Primalac je svojim pismom od 5.VI riječnom brodaru uputio protest navodeći da se teret na njegov brod morao početi ukrcavati od 1.VI, tj. od dana dolaska broda u po-