

ENGLESKI PRVOSTEPLNI SUD  
(Pomorski odjel)

Presuda od 30. III 1979.

Sudac: Sheen

Brod: "Father Thames"

Pasivna legitimacija kod tužbe in rem zbog sudara - Dopustivost takve tužbe protiv vlasnika broda kad je brod dan u zakup - Značenje riječi "beneficially owned" u čl.3, st.4. Zakona o pravosuđu iz 1956. - Dopustivost tužbe in rem i onda kada je brod u rukama trećega

Tužitelj je vlasnik broda "The Office" s kojim se sudario brod "Father Thames", a utužuje in rem brod i slijedom toga i njegove vlasnike. Vlasnici broda "Father Thames" (firma Matthews & Son Ltd) poriču tužitelju pasivnu legitimaciju i tvrde da nije nastao nikakav privilegij ("maritime lien") na brodu s razloga što je brod bio dan u zakup ("charter by demise") firmi Bandeck Ltd. čiji je bio i zapovjednik na brodu. Tuženi su se kod toga pozvali na slučaj "The Andrea Ursula" (1973) koji je presudio sudac Brandon.

Sudac Sheen je otklonio primjenu prvostepenog precedenta "The Andrea Ursula" (1973), nego je slijedio slučaj suca Goeffa "I Congreso del Partido" (1973) koji je u skladu s prvostepenim slučajem "The St. Meriel" (1963) suca Hewsona.

Sporno je naime tumačenje odredbe čl.3, st.4. Zakona o pravosuđu od 1956. u kojoj je govora o postupku prema onome tko je korisni imalac svih udjela u brodu ("beneficially owned as respects all the shares therein") i kako se to odnosi na zakupnika broda kada se postupa in rem. Sudac Brandon je na tom temelju (u "The Andrea Ursula") smatrao da se ne može pokrenuti postupak in rem prema brodu koji se u vrijeme sudara nalazio u zakupu i na kojem je bio zapovjednik postavljen po zakupoprincu, dok je sudac Goeff (u "I Congreso del Partido") smatrao da može, jer se "beneficially" u odnosnom propisu nalazi samo zato da se obuhvati i "trust". Slijedom toga se sudac Sheen poziva na obrazloženje suca Goeffa i prelazi na meritorno razglabavanje precedenata koji govore o analognim slučajevima. Reproducira opširne citate iz presude Sir Roberta

Phillimorea u "The Lemington" (1874), a u kojoj se polazilo od precedenata iz presuda Dra Lushingtona u "The Ticonderoga" (1858) i "The Druid" (1842). Naime Dr Lushington je u prvospomenutom precedentu izričito rekao da će postupak in rem biti dopušten i onda kada je stvar u rukama trećega, ali da to ne isključuje da i taj treći može, no u nekom drugom postupku, biti tužen. Drugospomenuti precedent ("The Druid") je obradivao drukčije činjenično stanje: naime osoba koja je djelovala s brodom nije za to imala ovlaštenja pa je dapače djelovala protupravno, a sudac je našao da ne postoje uvjeti za postupak in rem. Sir Robert Phillimore naglašuje da ne vidi kako bi mogla prestati odgovornost sa stvari samo s razloga što je vlasnik predao posjed privremeno nekoj trećoj osobi. Stvar jednako odgovara ako je šteta počinjena po osoblju vlasnika za taj slučaj ("owners pro hac vice", ili "actual owners", pojam koji obuhvaća zakupnika broda - "charterer by demise") uz pretpostavku da sluga koji počinji grešku ne djeluje protupravno i izvan okvira svojih ovlaštenja ("the servant making default is not acting unlawfully, or out of the scope of his authority"). Tuženi su tvrdili da je presuda u "The Lemington" (1874) nepravilna, ali sudac Sheen smatra da je ona pravilna, jer se uvijek smatralo da jednom nastali privilegij na brodu uslijed sudara ostaje na njemu bez obzira na promjenu vlasništva (dakako uz primjenu doktrine "laches", op.p.), a to vrijedi i kod "demise charter" kada se radi o "owneru pro hac vice" tj. o osobi koja ima za ograničeno vrijeme ovlasti vlasnika. Iz judikature citira slučajeve "The Ripon City" (1897), "Baumwoll Manufactur von Carl Schiebler v. Furness" (1893) i "The Tervaete" (1922) s reprodukcijom tekstova koji upućuju svi na to da nastaje privilegij i onda kada vlasnik nije u posjedu broda. Na to uostalom upućuje i izreka lordova Loreburn i Atkinson u "Sir John Jackson Ltd. v. The Owners of the S.S. Blanche" (1903) koji su rekli da se na mnogo mjesta u Merchant Shipping Acts mora riječ "owner" primijeniti i na "demise charterer"-a ("...the special and temporary ownership possessed by a charterer by demise"). Uostalom sudac smatra da je takvo tumačenje potrebno radi jedinstvene primjene Međunarodne konvencije o privremenom zaustavljanju brodova od 1952, koju je Ujedinjeno Kraljevstvo ratificiralo 18. V 1959, u kojoj se u čl.3, st.4. izričito kaže kako se mogu privremene mjere primijeniti i na druge brodove koji su u vlasništvu zakupnika ("charterer by demise"), pa sudac smatra da je engleski zakonodavac prihvaćajući tu konvenciju mogao biti jasniji u odredbama o nadležnosti u takvim slučajevima.

(LLR 1979,2, str.364)

E.P.

Privilegiji na brodu u slučaju sudara  
broda u zakupu

Gornja presuda spada u one rijetke presude koje se bave izričito pitanjem nastanka i trajanja privilegija na brodu koji je dan u zakup ("charter by demise"). U slučaju sudara sigurna je doktrina da privilegij nastaje samo onda ako je brod (a to znači osobe na njemu) skrivio sudar odnosno ako brod odgovara za štetu na drugom brodu. Medjutim ono što je već u prošlosti znalo biti sporno, a i u ovom slučaju je bilo sporno, jest što se zbiva onda ako osobe koje su na brodu djelovale nisu bile zavisne od brodovlasnika nego od zakupnika broda. U ovom pogledu određeni putokaz daje činjenica da se oduvijek zakupnika broda ("demise charterer") smatralo "owner pro hac vice" tj. vlasnikom za to vrijeme za koje je brod u zakupu. Takav privilegij je uslijed toga pratio brod, u bilo koje ruke došao, uz priuzdržaj da vjerovnik nije bio nemaran u ostvarivanju svoga prava, jer bi onda njegovo pravo utrnu- lo uslijed "laches" tj. protoka vremena unutar kojega je trebao, po ocjeni suda, ostvariti svoje pravo. Tim je pu- tem pošla i ova presuda, ali je kraj toga morala staviti izvan snage prvostepeni precedent "The Andrea Ursula" (1973), jer je u toj presudi sudac Brandon stao na staja- lište da brod ne odgovara za štete koje su počinili ljudi zakupnika i to stoga jer da zakon o pravosuđu daje ovla- štenje za postupak in rem samo onda ako se radi o odgo- vornosti svih karatista broda. Opasnost od takvog staja- lišta je očita u vrijeme kada'ogromni dio svjetske trgo- vačke mornarice plovi pod ugovorima o zakupu. Upravo u tome i jest i razlika između obveznopravne i stvarnoprav- ne odgovornosti koje nastaju iz plovidbe brodom i koje je tako pregnantno izrazio Sir Robert Phillimore u "The Le- mington" (1874) kada je rekao: "Mogu dopustiti radi dis- kusije da zakupnici a ne vlasnici mogu biti odgovorni negdje drugdje (tj. ne pred pomorskim sudom i ne u postup- ku in rem, op.p.), iako o tome neće izraziti nikakvo miš- ljenje" ("I will admit for the sake of argument, that the charterers, and not the owners, would be responsible elsewhere, although I give no opinion upon that point"), jer pravila o toj odgovornosti bit će različita od zemlje do zemlje, ali pomorskopravna i stvarnopravna odgovornost bit će manje-više svagdje gotovo jednaka. Možda najbitni- ja razlika između engleskog i našeg prava je u tome što je trajanje privilegija, tako dugo dok se ne prihvati

unifikacija i u Engleskoj (ali i u SAD), neizvjesno budući da "laches" nemaju određeno trajanje, nego zavise o tumačenju konkretnog činjeničnog stanja kako će im dugo trajanje biti priznato.<sup>x/</sup> Naprotiv, u evropskim zemljama i u onim zemljama trećeg svijeta u kojima je pravnotehnički pravni sistem analogan evropskim kontinentalnim zakonima postoji određeno vremensko trajanje privilegija. Gornja presuda (za koju izgleda da je postala pravomoćna) stavlja u engleskom pravu izvan sumnje samo način postanka privilegija i prema kome djeluje, ali ne i vrijeme kroz koje se privilegij može ostvariti. Ukoliko naime nije bilo pravnog lijeka protiv ove presude ona zajedno s onima u "I Congreso del Partido" (1978) i u "The St. Meriel" (1963) tvore obvezatne precedente (naime prvostepene presude su obvezatni precedenti, a ne samo autoritativna mišljenja, onda kada ih ima više a ne samo jedna).

E.P.

---

<sup>x/</sup> V. pobliže o pojmu "laches" E.Pallua, Privilegiji na brodu, Zbornik za pomorsko pravo sv.II, 1957, str.107, bilj. br.176 i, osobito s obzirom na SAD, v. isti, Pomorsko uporedno pravo, Rijeka 1975, str.89 i bilj.18.