

ENGLJSKI PRVOSTEPENI SUD - Pomorski odjel  
(QUEEN'S BENCH DIVISION - Admiralty Court)

Presuda od 21. i 22. IV 1980.

The "Falcon"

Sudac: Mr Justice Sheen

Zaustavljanje broda - Troškovi zaustavljanja i čuvanja broda - Novac dobijen prinudnom prodajom broda nedostatan da se namiri samo hipotekarni vjerovnik a kamoli ostali vjerovnici - Tko snosi troškove zaustavljanja i čuvanja broda kada je prema brodu pokrenuto više postupaka "in rem" - Da li su i tužitelji - vlasnici tereta dužni sudjelovati u snošenju ovih troškova

U konkretnom predmetu činjenično stanje je bilo sljedeće:

1/ Za primljeni zajam u iznosu od 15 mil. US dol. od strane Chemical Bank iz New Yorka brodovlasnici /Sea Crest Shipping Co. S.A./ iz Liberije dopustili su da se nad brodom "Falcon" osnuje mortgage u korist zajmodavca.

2/ Iz teretnice izdane 20.I 1979. vidljivo je da je na brod "Falcon" u luci Baltimore bilo ukrcano 337 vreća sjemenskog hibridnog kukuruza u cilju prijevoza u Bordeaux.

3/ Na putu prema odredištu 22.II 1979. brod je zaustavljen u luci Southampton, a na zahtjev hipotekarnog vjerovnika - Chemical Bank.

4/ 30.III 1979. protiv broda tužbu su podnijeli i vlasnici tereta, a već 4.IV izvršena je dostava i zaustavljanje broda, s tim da su tužitelji istovremeno preuzeli obvezu da će na zahtjev platiti sve troškove u vezi sa zaustavljanjem i čuvanjem broda.

5/ U postupku povodom tužbe hipotekarnog vjerovnika sudac Sheen je 16.V 1979. odredio da se brod procijeni i proda. 11.VII 1979. sudac je presudio da je mortgage valjano osnovan, odnosno da je potraživanje osnovano, pa je dosudio hipotekarnom vjerovniku iznos od 6,340.938 US dol. zajedno s pripadajućim kamatima i troškovima u vezi sa zadržavanjem broda, što je iznosilo daljnjih 303.403 US dol. Brod je prodan za 5,145.900 US dol.

6/ Iz gornjih brojčanih pokazatelja /iznosa dobijenog prodajom broda i utvrđenog potraživanja hipotekarnog vjerovnika/ odmah je bilo jasno da neće biti namiren u cijelosti niti hipotekarni vjerovnik, a kamoli ostali vjerovnici.

7/ 30.X 1979. izvršni službenik /Admiralty Marshal/ pismeno se obratio zastupniku tužitelja - vlasnika tereta zatraživši da sudjeluju u 1/2 troškova zaustavljanja i čuvanja broda za razdoblje od 4.IV do 16.V 1979, odnosno da na ime ovih troškova u najkraćem mogućem roku doznače 3.828 engl. funti sterlinga.

Nema spora o ispravnosti računanja. Spor je nastao povodom protivljenja vlasnika tereta da sudjeluju u snošenju troškova zaustavljanja i čuvanja broda i tvrdnje da ove troškove u cijelosti treba namiriti iz iznosa postignutog prodajom broda i to na prvom mjestu u redu prvenstva namirivanja potraživanja.

Iz obrazloženja odluke:

Odmah na početku svog obrazloženja sudac Sheen upućuje na opće pravilo postizavanja sigurnosti drugog i slijedećih vjerovnika da imovina nad kojom je već provedena mjera zaustavljanja i čuvanja /koja je "under arrest"/ neće biti oslobođena, odnosno u pogledu spriječavanja isplata od strane suda iz iznosa postignutog prinudnom prodajom. U pravilu /usually/ tužitelj u postupku "in rem" protiv broda protiv kojeg je ranije pokrenut isti postupak i brod je bio zaustavljen, ne mora postupiti na isti način kao njegov prethodnik nego mora sudu uputiti zahtjev da i njegovu tražbinu uzme u obzir /takvi upozoravajući podnesci nazivaju se "caveat"/. Izdavanje nove privremene mjere zaustavljanja broda /to issue a warrant for the arrest of that ship/ potrebno je samo onim naknadnim tužiteljima koji zahtijevaju procjenu i prodaju odnosnog broda, jer je prvi vjerovnik ne traži.

Zastupnik vlasnika tereta proveo je u ovom slučaju dostavljanje tužbe i formalno zaustavljanje broda, iako je protiv broda već bio pokrenut postupak "in rem", iz razloga što je smatrao da je to potrebno radi sigurnosti njegove stranke. U to vrijeme ovakvo gledište je bilo i sasvim opravdano s obzirom na prvostepenu odluku suca Olivera u slučaju Aro Co. Ltd. /1979/ od 14.VI 1973, a prema kojoj tužitelj u postupku "in rem" ne može postići punu sigurnost namirenja svoje tražbine sve dok ne dostavi tužbu na brod i

provede zaustavljanje broda. 22.XI 1979. žalbeni sud (Court of Appeal) izmijenio je spomenutu prvostepenu odluku suca Olivera, zauzevši stajalište prema kojem drugi i svi slijedeći tužitelji /vjerovnici/ mogu zaštititi svoju poziciju stavljanjem prigovora-upozorenja /caveat/ protiv oslobadjanja imovine prije provodjenja ponovnog /drugog/ zaustavljanja broda /.....second and subsequent claimants protect their position by caveat against release rather than by multiple arrests./.

Premda je odluka žalbenog suda nedvosmisleno pokazala kako se u višestrukim postupcima "in rem" ne mora ponovno provoditi zaustavljanje broda kada je ono već jednom provedeno bez sumnje je da je navedena prvostepena odluka upućivala na suprotno, a slijedom toga da zastupnik vlasnika tereta ne bi udovoljio svojoj obvezi /the plaintiff's solicitors would have been neglecting their duty./ da je propustio provesti dostavljanje tužbe na brod i formalno zaustavljanje broda. Trošak čuvanja broda "Falcon" samim tim, u konkretnom slučaju, nije bio povećan.

Vlasnici tereta su pozvani da sudjeluju u snošenju troškova čuvanja broda, jer je to bila redovna dotadašnja praksa. Ona je imala i svoje opravdanje u stvarnosti. Za razliku od vremena u kojem su vlasnici pristaništa /wharfingers/ dopuštali da se zaustavljeni brodovi nalaze u luci dok nisu bili prodani da bi tek potom zahtijevali naplatu dužnih troškova od strane izvršnog službenika, u proteklih dvadeset godina ova praksa se izmijenila. Visoka stopa inflacije nije prouzročila samo značajno povećanje u troškovima, već je isto povećala potrebu za gotovim novcem. Osim toga, povećalo se prosječno vrijeme trajanja zaustavljanja broda. Kako se troškovi čuvanja broda, koji je zaustavljen, ne mogu plaćati iz drugih izvora /javnih fondova/ pravila Vrhovnog suda (Supreme Court) predviđaju da se onaj tužitelj koji provodi zaustavljanje broda mora obvezati na plaćanje troškova izvršnog službenika i troškova u vezi sa čuvanjem broda. Prema praksi izvršnog službenika /Admiralty Marshal/ on je ove troškove dijelio na jednake dijelove izmedju svih stranaka koje su zaustavile brod /... who have arrested the vessel.../ i to jer on nije: 1/ u mogućnosti utvrditi koji od tužitelja ima valjanu osnovu tužbe, 2/ koliki iznos će pojedinom tužitelju biti dosudjen, te 3/ red prvenstva izmedju različitih tužitelja.

Zastupnik hipotekarnog vjerovnika nastojao je opravdati ovakvu praksu /djelidbe troškova na jednake dijelove/,

dok je zastupnik vlasnika tereta upućivao na njezinu nepravičnost, posebno u konkretnom slučaju kada se od vlasnika tereta zahtijeva sudjelovanje u snošenju troškova čuvanja broda, a s druge strane on ne može ostvariti niti dio svog potraživanja. Osim toga, snošenje troškova čuvanja broda u visini od 50% nesrazmjerno je udjelu njegovog potraživanja u ukupnom potraživanju, a time bi se u istom iznosu povećao udio hipotekarnog vjerovnika u polučenoj kupovnici. Podjedno, kako je istakao zastupnik vlasnika tereta, privremenu mjeru zaustavljanja i čuvanja broda vlasnici tereta nisu ishodili u cilju očuvanja fonda iz kojeg će biti namiren hipotekarni vjerovnik, već u cilju vlastite sigurnosti.

U pogledu zadnjeg razloga, kojeg je istakao zastupnik tereta, sudac Sheen primjećuje kako izvršni službenik ne mora biti upućen u motive zbog kojih je provedeno /formalno/ zaustavljanje broda. On je zainteresiran jedino za činjenicu tko je sve ishodio zaustavljanje broda.

Činjenice iz ovog slučaja, izvan sumnje, pokazuju kako pravičnost ne može biti postignuta niti podjelom troškova na jednake dijelove, a niti podjelom prema veličini tražbina. Naprotiv, sudac Sheen ne smatra nepravičnim da troškove čuvanja i zaustavljanja broda u cijelosti snosi onaj na čiji zahtjev je tako postupljeno. Svim naknadnim zahtjevima ovi troškovi se ne povećavaju. Ako prvi podnositelj zahtjeva odustane od zaustavljanja broda i isto bude provedeno na zahtjev drugog ili nekog od slijedećih tužitelja u postupcima "in rem", on se samim tim i oslobodio snošenja troškova čuvanja broda, s tim da svoje potraživanje može zaštititi stavljanjem prigovora protiv oslobadjanja imovine /by caveat/.

Prema sučevom stajalištu izvršni službenik treba svoju praksu prilagoditi ovakvim gledištima kako bi svaki parničar unaprijed znao koliki je opseg njegove obveze.

Na kraju obrazlaganja svoje odluke sudac se osvrnuo na pitanje naknadjivanja troškova zaustavljanja i čuvanja broda za vrijeme dok ono traje. Brod se obično zaustavlja s ciljem osiguranja namirenja tužiteljevog potraživanja. Opseg takve sigurnosti se mjeri neto iznosom koji se dobije odbijanjem od bruto iznosa polučenog prodajom broda, svih troškova izvršnog postupka i čuvanja broda za vrijeme zaustavljanja. U vol. 1 British Shipping Lawsa pod naslovom "Admiralty Practice", par. 1574, dana je lista prioriteta

u raspodjeli polučenog iznosa. Prema sučevom stajalištu nema opravdanja gledašće prema kojem povrat troškova čuvanja broda ovisi o tome koji je od tužitelja pribavio odluku za procjenu i prodaju broda. Iz iznosa polučenog prodajom broda prema sudskoj odluci prvo trebaju biti namireni troškovi izvršnog službenika, a na drugom mjestu troškovi onog tužitelja ili više njih koji su imali troškove u vezi sa zaustavljanjem i čuvanjem broda. Ovi troškovi uključuju i nužne troškove odnosno tužitelja do časa zaustavljanja broda. Kad postoji samo jedan tužitelj, prije negoli dobije povrat troškova zaustavljanja broda mora imati odgovarajuću sudsku odluku /presudu/. Kad ima više tužbi, a brod je procijenjen i prodan na osnovi odluke donešene povodom druge ili neke od slijedećih tužbi, tužitelj koji je prvi utužio svoje potraživanje može zahtijevati od strane suda naknadu svojih troškova u vezi sa zaustavljanjem i čuvanjem imovine /broda/. Sud će takvom zahtjevu udovoljiti, osim ako tužitelj nije postupio u zloj vjeri.

Zbog svih razloga, koji su potanko navedeni u prikazu ove sudske odluke, vlasnici tereta ne mogu biti terećeni za troškove čuvanja broda dok se brod nalazio zaustavljen u luci Southampton.

/LLR 1981, 1,1, str. 13/

S.J.

Bilješka.- U gornjoj presudi, iako se radi samo o presudi engleskog Prvostepenog suda, rješava se jedno od vrlo zanimljivih pitanja u vezi sa snošenjem i raspodjelom troškova zaustavljanja i čuvanja broda povodom postupaka "in rem". Uklanjanje dilema je posebno važno kada se ima u vidu moguća visina ovih troškova. Osim toga, kako to naglašava i sam raspravni sudac, svaka od stranaka treba unaprijed znati opseg njezine obveze.

Sudac Sheen je, istakavši značenje par. 1574. Admiralty Practice objavljene u British Shipping Laws, vol.1, London 1964 /autori Kenneth C. McGuffie i dr/ za utvrđivanje reda prvenstva /priorities/ kod razdiobe kupovnine dao izuzetno značenje mišljenju pisaca. Pri tome je značajno da on izričito tumači br.1. i 2. u tom paragrafu navedenih redova prvenstva, tako da u svakom slučaju oni troškovi koji su doveli do polučjenja kupovnine uslijed sudske procjene i prodaje broda imaju prednost pred svim ostalim zahtjevima nanizanih u nekoliko točaka /3 do 9, s time da se

o pitanju subrogacije ne izražava odlučno/ pa to u vezi s "caveat", tj. upozorenjem koje se unosi u posebni "caveat register" i kojim se može zamijeniti unaprijed pokrenuti postupak za nastavak postupka za zaustavljanje broda, i to stoga što će u slučaju odustanka prvog vjerovnika od daljnjeg postupka na temelju "caveat" morati sud obavijestiti drugog vjerovnika koji je takav zahtjev uložio, kako bi on preuzeo postupak. Ovo sučevo upozorenje je zapravo prava novost, jer se dosada "caveat" navodio samo kao sredstvo za spriječavanje zaustavljanja /pružanjem odredjenih sigurnosti, manje tegotnih za dužnika od zaustavljanja broda/, a ne i za njegovo moguće produženje. Ovo je bitna novost u ovoj presudi. Ona može biti interesantna i za našu praksu u vezi sa zaustavljanjem brođova.

S.J.

### ENGLJSKI TRGOVAČKI SUD

Presuda od 7. i 16. VII 1980.

Sudac: Mr. Justice Neill

Brod: "Matija Gubec"

Pomorska arbitraža - Sklopljen je brodarski ugovor na vrijeme (Time charter-party), ali je došlo do spora oko razdoblja njegovog trajanja - Da li se zbog zatezanja u vodjenju arbitražnog postupka povodom nastalog spora može smatrati da je došlo do frustracije arbitraže - Primjenjuje li se u arbitražnom postupku na zahtjeve protiv naručitelja prijevoza, a kod ugovora na vrijeme (charter-party time) zakonski prekluzivni rok predviđen Limitation Actom iz 1939. - Uzrokuje li zatezanje u vodjenju arbitražnog postupka štetu za drugu stranku - Da li je o predmetu o kojem je vodjen arbitražni postupak dopuštena tužba sudu

Na temelju brodarskog ugovora na vrijeme (time charter-party), sačinjenog u Hamburgu 6.XI 1972. na New York Produce Exchange formularima, brodovlasnik "Jadranska plovidba" stavila je na raspolaganje brod "Matija Gubec" korisniku "Gulf Shipping Lines Ltd" kao naručitelju za jedno kružno putovanje na Daleki Istok, ali uz predviđenu mogućnost produženja trajanja ugovora još dvjema opcijama uz povišenu zakupninu. Ugovor predviđa arbitražno rješavanje svih eventualnih sporova između stranaka, time da će spor rješavati tri arbitra sa sjedištem u Londonu, uz