

DOPUŠTENJE PUTOVANJA BRODU ZAUSTAVLJENOME U OVRŠNOM POSTUPKU

FEDERAL COURT OF AUSTRALIA

Den Norske Bank (Luxembourg)

v.

Martha II

(Brod "Marta II")

Sud nije dopustio putovanje brodu zaustavljenome u ovršnom postupku do udaljenije luke gdje bi se teret koji se nalazio na brodu u trenutku zaustavljanja sigurnije iskrcao, ali bi brod za vrijeme putovanja bio izložen rizicima mora. Jamstva inozemnog prijevoznika i domaće fizičke osobe sud je smatrao nedostatnima s obzirom na prirodu tih jamstava i na iznos nepodmirene pomorske tražbine.

Na brodu "Martha II" upisan je *mortgage* kao osiguranje za pomorski zajam od 16 milijuna \$ te je nakon dospijeca tražbine a na temelju zahtjeva *mortgagee*-a "Den Norske Bank" (Luxembourg), brod zaustavljen radi ovrhe u luci Port Jackson, Sidney.

U vrijeme kad je zaustavljen, brod "Martha II" je prevozio mješoviti i vrlo osjetljiv teret (riža, tekuća plastika, mineralni pijesak). Obzirom da na teretu nije postojao *mortgage*, trebalo ga je iskrcati prije nego se izvrši prodaja broda. Problem je bio u tome što u luci Port Jackson nisu postojali zadovoljavajući uvjeti za iskrcaj mineralnog pijeska. Zbog toga je inozemni prijevoznik "ABC Container Line" koje je na temelju ugovora (*time charter*) iskorištavao brod, tražio od *Federal Court of Australia*, sudac Justice Sheppard (dalje Sud), dopuštenje da brod otplovi u 70 milja udaljenu luku Newcastle i tamo sigurno iskrca mineralni pijesak. Nakon toga, "Martha II" bi se vratila u Port Jackson. Kao osiguranje za ovakav put, "ABC Container Line" je dao jamstvo da će nadoknaditi eventualnu štetu, a kao dodatni jamac osobno se obvezao i njihov odvjetnik u Australiji.

Zajmodavac i *mortgagee* "Den Norske Bank" usprotivio se tom putovanju zbog bojazni da bi se brod mogao skloniti u neku "sigurnu luku" izvan dosega Suda a postojala je i opasnost od izlaganja broda rizicima

pomorske plovidbe. Time bi položaj "Den Norske Bank" kao *mortgagee*-a bio bitno otežan.

Sud je u ovom slučaju bio suočen s problemom sukoba interesa vlasnika tereta i interesa *mortgagee*-a. Bilo je potpuno jasno da se teret mora iskrcati prije nego što se brod proda ali je sporno bilo mjesto gdje će se teret iskrcati.

Kako bi riješio ovaj problem, Sud je naložio inspekcijski pregled i izvještaj o mogućnostima iskrcaja mineralnog pijeska. Inspektori su Sudu predložili mogućnost iskrcaja mineralnog pijeska u luci Port Jackson na način da se pijesak kamionima preveze u obližnje natkriveno skladište kako bi se zatim ukrcao u drugi brod. Alternativa takvom postupanju bilo je dopuštenje da brod otplovi u Newcastle i tamo iskrca mineralni pijesak obzirom da tamo postoje zadovoljavajući uvjeti za rukovanje tako osjetljivim teretom.

Sudac Sheppard je bio svjestan činjenice da iskrcavanje mineralnog pijeska bilo gdje osim u luci Newcastle znači izlaganje mineralnog pijeska riziku onečišćenja. Isto tako je Sud uočio da brod, čak i ukoliko se dopusti put do luke Newcastle, ni u jednom trenutku ne bi bio izvan teritorijalne nadležnosti Suda.

S druge strane, Sud je smatrao da u ovom slučaju nije dano zadovoljavajuće osiguranje kako bi se brodu dopustilo putovanje. Sud nije imao potpuno povjerenje u jamstva "ABC Container Line-a" jer se radi o inozemnoj a ne australskoj tvrtki. Sud nije prihvatio ni osobna jamstva odvjetnika tvrtke "ABC Container Line" (iako se radi o australskom državljaninu) izrazivši sumnju da bilo koji jamac - fizička osoba može jamčiti naknadu štete u iznosu od 16 milijuna \$.

Sud nije bio spreman izložiti brod rizicima mora za vrijeme puta do luke Newcastle, jer bi tako ugrozio interese *mortgagee*-a. Uzimajući istovremeno u obzir i interese vlasnika tereta, sud je dopustio da brod "Martha II" otplovi do obližnje luke Port Botany radi iskrcaja riže i tekućeg tereta. Nakon toga brod se mora vratiti u Port Jackson gdje će se mineralni pijesak prekrcati u drugi brod prema prijedlogu inspektora. Nakon toga se može izvršiti prodaja broda radi namirenja *mortgagee*-a. Troškove u svezi s ovim postupkom snosit će tvrtka "ABC Container Line" kao prijevoznik.

Ovom odlukom Sud je zapravo odbio zahtjev prijevoznika "ABC Container Line".

(Fairplay, 6th June 1996, p. 20)

BILJEŠKA

U ovom slučaju Federal Court of Australia je razmatrao prijedlog za dopušćenje putovanja broda zaustavljenog radi provedbe ovrhe. U odluci se jasno očituje nesklonost Suda donošenju odluke kojom se zaustavljenome brodu dopušta da izvrši novo putovanje. Sud je jasno izrazio svoju "opreznost" i namjeru da zaštiti vjerovnika (*mortgagee*-a). Situacija nije, međutim, bila jednostavna jer je sud morao paziti i na interese vlasnika tereta kao treće osobe. Odluka Suda je zapravo bila kompromis kojim se zaustavljeni brod i dalje zadržava u luci i ne izlaže rizicima pomorske plovidbe a istovremeno se i na prilično složen način vrši iskrcaj (zapravo prekrcaj) tereta kako se ne bi bitno povrijedili interesi vlasnika tereta. Ipak, ostaje činjenica da je odluka Suda dovela do otežavanja položaja vlasnika tereta jer se njegov teret izlaže rizicima nesigurnog iskrcaja do čega ne bi došlo da je sud dopustio da brod otplovi u luku gdje postoje bolji uvjeti za iskrcaj osjetljivog tereta. No, jasno je da Sud nije mogao donijeti odluku kojom bi u cijelosti isključio rizik i za vlasnika tereta i za *mortgagee*-a. Uostalom, u slučaju oštećenja tereta prilikom iskrcaja, vlasnici tereta uvijek imaju mogućnost naknade štete od prijevoznika.

Ova je presuda pokazala da sudovi imaju vrlo široke ovlasti pri donošenju odluke o dopušćenju putovanja zaustavljenog broda nad kojim se provodi ovrha. Iako su, naizgled, bili zadovoljni uvjeti za dopušćenje takvog putovanja (jamstvo prijevoznika, brod ostaje pod jurisdikcijom suda za vrijeme puta), Sud je odbio dati takvo dopušćenje. Nekoliko je razloga za takvo odluku Suda. Nesumnjivo da je značajan razlog za takvu odluku visina pomorskog zajma zbog kojeg je upisan *mortgage*. Jamstva koja je dala inozemna tvrtka sud nije smatrao odgovarajućima. Ni osobna jamstva odvjetnika te tvrtke sud nije smatrao zadovoljavajućima. Zanimljivo da je taj isti sud u jednom od ranijih sporova dopustio zaustavljenome brodu da završi započeto putovanje, ali je tada jamstvo za eventualne štete dala poznata australska industrijska tvrtka (*The Iron Shortland, 1995, 131 Australian Law Reports 738.*) u čije je garancije Sud imao potpuno povjerenje te ih smatrao dostatnima za pokriće rizika i naknadu eventualne štete.

Dosadašnja praksa sudova pokazala je da se još jedan bitan uvjet mora zadovoljiti da bi se zaustavljenome brodu nad kojim se provodi ovrha dopustilo da izvrši još jedno ili više putovanja. Radi se o tome da su sudovi neskloni dopustiti takvo putovanje ako za vrijeme njegova trajanja brod napušta područje nadležnosti tog suda. To potvrđuju dva slučaja iz prakse engleskog Žalbenog suda (*Court of Appeal*). U prvom slučaju, 1978. sud je dopustio privremeno zaustavljenome brodu da nastavi put na relaciji Sunderland - London sve dok brod ostaje pod teritorijalnom nadležnošću suda, (*The Myrto case, Lloyd's Law Reports, 1978, vol 1, p.11*).

Taj isti sud u drugom slučaju nije dopustio putovanje zaustavljenim brodovima jer bi izvršenjem tog putovanja ti brodovi izašli izvan teritorijalne nadležnosti suda, (*The Bazias 3 case, 1993*).

Razlog za ovakvo stajalište sudova je očit. Sudovi ne dopuštaju putovanja brodovima zaustavljenim radi provedbe ovrhe ako postoji bojazan da bi oni tijekom putovanja mogli napustiti područje jurisdikcije suda i skloniti se u neko "sigurno pribježište". Time bi vjerovnik pomorske tražbine radi koje je brod zaustavljen bio izigran.

Očito je da odlučivanje suda o davanju dopuštenja da brod koji je zaustavljen radi ovrhe nastavi putovanje ili započne novo, nije nikakav automatizirani postupak. On ovisi o svim posebnostima svakog pojedinog slučaja i nizu propisanih uvjeta. Dosadašnja sudska praksa je pokazala da su suci vrlo oprezni u takvim slučajevima. Sudovi su dopuštali putovanja zaustavljenim brodovima samo onda kada su imali vrlo čvrsta i pouzdana jamstva. Temeljno načelo koje je vodilo sudove pri odlučivanju u takvim pitanjima bilo je da se takvom odlukom nikako ne smiju dovesti u pitanje interesi vjerovnika na čiji je zahtjev brod zaustavljen.

Jasenko Marin, znanstveni novak
Jadranski zavod HAZU