

QUEEN'S BENCH DIVISION /engleski trgovački sud/,
presuda od 22.II.1960.

Union of India c/a Compania Naviera Aeolus, S.A.

Djelovanje "Centrocon Strike" klauzule za vrijeme prekostojnica.

Charter - partijom od 20.II.1957. Louis Dreyfus Corporation of New York naručila je od vlasnika brod "Spalmatori" za ukrcavanje pšenice iz luke U.S. s isporukom u Bombay. Dana 5.V.1957. bila je izdana teretnica, koja je ispostavljena Luis Dreyfus Corporation of New York. Teretnica se je odnosila na pšenicu ukrvanu u Taconi, Washington, koja se imala predati u Bombay - India. Ona je sadržavala klauzulu, prema kojoj se svi rokovi, uvjeti i odredbe Charter-partije imadu inkorporirati u odredbe teretnice, s time, da su u slučaju nesuglasnosti - mjerodavne odredbe Charter partije.

Charter-partija bila je sačinjena u Baltimore formi C, time, da se u nju inkorporiraju dodatne klauzule 7-21 i "Centrocon Strike" klauzula.

Kao značajne u ovom sporu treba istaknuti klauzule 8,9,10, koje govore, da se dnevno ima iskrcati 1000 tona pšenice, odnosno 500 tona iz dubokih skladišta. Po isteku stojnica plaća primalac za svaki dan, odnosno dio dana 200 funti, a prima 100 funti, ako iskrcavanjem skрати vrijeme stojnica.

"Centrocon Strike" klauzula sadržava četiri dijela, od kojih prvi govori, da se ne će uračunati u vrijeme za krcanje, odnosno iskrcavanje, vrijeme, kad se isto ne može obavljati zbog bune, građanske pobune, štrajka ili lock-outa. Drugi dio govori, da taj razlog ne će sprečavati tok vremena, ako su se prije izbijanja štrajka brodskih ili primačevih ljudi uz uobičajenu pažnju mogli pribaviti drugi odgovarajući radnici. Treći dio govori, da u slučaju zastoja iz gore navedenih razloga ne će biti zahtjeva za odštetu ili prekostojnice ni sa strane naručitelja niti primaoca tereta ili vlasnika broda. Četvrti dio govori o dispetchu i s tim u vezi, da će se vrijeme, koje izgubi brod iz istih razloga, računati kao vrijeme iskorišteno za iskrcavanje.

Kad je brod stigao u Bombay, stojnice su istekle 2.VII. u 13,56 h. Iskrcavanje je bilo spriječeno od 5.VII. u 7 h do 13.VII. u 17 h, koliko je trajao štrajk. /8 dana i 10 h/.

Primalac se obratio sudu sa zahtjevom, da se donese presuda /tumačenje/, da on nije odgovoran za plaćanje prekostojnica za period od 8 dana i 10 h, koliko je trajao štrajk u Bombay, i tvrdio je, da je zaštićen odredbama "Centrocon Strike" klauzule. Tuženi - vlasnik broda, branio se navadajući, da izraz u teretnici "vrijeme za iskrcavanje" znači vrijeme dopušteno za iskrcavanje, i tražio je primjenu općeg pravila, da kad jednom počnu teći prekostojnice, ne može doći do prekida u njihovu toku.

Sudac Mc Nair stao je na stranu tuženoga i zauzeo stajalište, da "vrijeme za ukrcavanje, odnosno iskrčavanje" znači vrijeme dopušteno za ukrcavanje, odnosno iskrčavanje, a ne vrijeme upotreb- ljeno za te svrhe. U tako definirano vrijeme ne će se uračunavati vrijeme, dok traje jedno od stanja navedenih u "Centrocon Strike" klauzuli. Osim toga sud je zauzeo stajalište, da se ima primje- niti opće pravilo, koje se odnosi na prekostojnice i govori, da kad jednom prekostojnice počnu teći, one ne mogu više prestati teći, osim ako je izričito drukčije ugovoreno. Takav izrični ugla- vak nije odredba, da tok prekostojnica ne će biti spriječen, ako je primalac mogao uz upotrebu uobičajene pažnje pribaviti druge radnike, jer to samo znači, da će se u takvom slučaju završiti tok stojnica i na njih nastaviti prekostojnice, a ne i to, da bi prekostojnice u toku bile prekinute, kad nastupi slučaj iz prvog dijela klauzule.

U daljoj interpretaciji odredaba "Centrocon Strike" klauzule, sudac Mc Nair istakao je, da treći dio klauzule, ako mu se uopće može dati kakav smisao, predstavlja samo neispravnu parafrazu ranijih dijelova. U odnosu na četvrti dio sud je zauzeo stajališ- te, da se primaocu ne može priznati dispatch za bilo koje vrijeme, dok je rad bio onemogućen iz ranije opisanih razloga.

S tim u vezi tužitelj je odbijen sa zahtjevom, da se donese presuda /mišljenje/, da on nije odgovoran za plaćanje prekostojnica, pa je donesena presuda u korist vlasnika broda.

/LLLR 1960., str.112-116/

I.P.

AMERIČKI APELACIONI SUD /IX.okrug/,
presuda od 19.VIII.1959.

Sa Tokyo c/a Amer.Mail Line Marine & Fire Ins.

Odgovornost broдача za štete od požara - Odgovornost broдача za kopnene namještene

Tuženi, brodar broda "OM" preuzeo je u kolovozu 1955.teret ječma u Vancouveru i ukrcao ga u brodsko skladište I. U Longview preuzeo je teret drvene gradje, koju je takodjer složio u skladiš- te I. 2.kolovoza montirani su ponovno električni osigurači u skla- dištu, koji su prije bili izvadjeni. Isto veče je oficir straže otkrio na detektoru za dim lagani dim u skladištu I. Slijedeće jutro brod je uplovio u luku Seattle. Zapovjednik broda obavijestio je inspektora broдача, da postoje neki znakovi, po kojima zaklju- čuje, da je u skladištu I. izbio požar. Inspektor je naručio vješ- take, da istraže slučaj, ali je u isto vrijeme naredio, da se nas- tavi s ukrcavanjem u medjupalubljuskladišta I. Tek slijedeći dan počelo je iskrčavanje tereta iz skladišta I. i izvršen pregled