

Bilješka. - Pitanje koje je u ovoj presudi sud raspravljao veoma je važno za praksu. Spornost problema izlazi iz neprecizne formulacije Konvencije o teretnici, kao i zakona koji se na njoj osnivaju. Ni naš Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova nije uklonio mogućnost nastajanja sporova. Brodari - prirodno - radi vlastitih interesa, nastoje pojmu koleta /package/ dati što šire značenje, jer će granica njihove odgovornosti u tom slučaju biti određena na čitav kolet, bez obzira na visinu štete kao i na vrijednost odnosno dimenzije koleta. Obratno pak, ako se pojam koleta što više suzi, tada bi - prema okolnostima - brodar mogao odgovarati za koletu ne samo do visine odgovornosti koja je za koletu predviđena nego i preko toga, a prema jedinici za obračun vozarine. Ovo je naročito od značaja kod velikih i teških tereta, kao što su strojevi, lokomotive, automobili i slično. Npr. ako se smatra da jedan stroj predstavlja samostalni pojam koleta, tada će brodar, prema našem pravu, odgovarati za svaku štetu koja se na tom koletu dogodi najviše do 200.000 dinara. Međutim ako se zauzme stajalište, kao što ga je zauzela i gornja presuda, tada bi brodareva odgovornost bila kudikamo veća. Tako npr. ako je vozarina ugovorena na bazi kubnih metara za jedno koletu, brodar bi odgovarao do visine svote koja se dobije kada se broj kubnih metara koje zauzima koletu pomnoži s 200.000 dinara. Naši sudovi još nisu imali prilike da se o ovom problemu izjasne.

B.J.

OKRUŽNI SUD, Genova

Presuda od 31.VII 1959.

Cornigliano c/a American Export Lines

Štrajk u luci - Ovlaštenje broдача da teret iskrca u drugoj luci na temelju liberty clause

Broдар je, na temelju prijevoznog ugovora, s dva broда prevezao iz Sjedinjenih Država određenu količinu željezničkog materijala u Italiju. Teret je morao biti iskrčan u luci Genovi. Kada su brođovi stigli u tu luku, bio je štrajk lučkih radnika, pa su zapovjednici brođova, nakon nekoliko dana bezuspješnog čekanja na prestanak štrajka, nastavili put u luku Napoli, gdje su iskrćali teret. Primalac tereta tuži brođara za naknadu štete koju je pretrpio zbog toga što je morao teret prevesti iz Napolija u Genovu. Tužitelj je utemeljiо svoju tužbu na ova tri bitna razloga:

a/ Štrajk nije bio takve prirode da je apsolutno onemogućio iskrcaj tereta, jer je brodar mogao izvršiti iskrcaj ili vlastitom posadom ili pak s pomoću radnika koji nisu bili učlanjeni u organizacije koje su štrajkovale, jer da nadležni štrajkaški odbor nije priječio unajmljivanje takve radne snage;

b/ Da je brodar ^{bio} dužan, prije nego li je brodove uputio u Napoli, obavijestiti primaoca o nemogućnosti iskrcaja, da bi tako sam primalac pristupio iskrcaju;

c/ Da nije bio ovlašten brodar iskrcati teret u relativno dalekoj luci kao što je to Napoli u odnosu na Genovu, nego da je - prema pozitivnim propisima - bio dužan iskrcati teret u jednoj obližnjoj luci.

Sud nije prihvatio ove razloge tužitelja.

Ad a. Tačno je što tvrdi tužitelj da štrajkaški odbor nije priječio unajmljivanje radne snage, ali je sud utvrdio da bi upotreba radnika koji nisu pripadali organizacijama koje su se nalazile u štrajku bila opasna iz dva razloga. U prvom redu je prijetila intervencija štrajkaša, što bi moglo uroditi negativnim posljedicama ne samo za brod i osobe koje bi iskrcavale nego i za teret, i drugo radnici koji su se u tu svrhu mogli upotrijebiti nisu bili stručni, niti su imali potrebna sredstva za iskrcaj, pa je prijetila velika opasnost, da bi teret takvim iskrcajem bio oštećen. Radi tih razloga sud smatra da je - pod ovim okolnostima - štrajk spriječio brodara da izvrši iskrcaj.

Ad b. Brodar nije bio dužan posebno obavijestiti primaoca o dolasku brodova i o nemogućnosti normalnog iskrcaja tereta. Budući se radilo o linijskim brodovima kod kojih nije uobičajena predaja pisma spremnosti, primalac je sam bio dužan voditi računa o vremenu dolaska brodova. U konkretnim slučajevima sud smatra da je primalac bio i u stvarnoj mogućnosti da dozna vrijeme dolaska brodova, i to preko publikacija koje objavljuju podatke o predviđenim dolascima brodova u pojedine luke. Ako je smatrao za potrebno, primalac se mogao sam pobrinuti za iskrcaj tereta, a da ga brodar na to i ne pozove.

Ad c. U teretnicu su stranke unijele klauzulu koja je vozara ovlašćivala "da iskrca teret u bilo kojoj luci, pa i da ga povрати u luku ukrcaja, ako bi to, prema ocjeni zapovjednika ili vozara, odgovaralo prilikama, i to bez ikakve obveze da o tome prethodno obavijeste krcatelja ili primaoca" /tzv. liberty clause/. Sud daje doslovno tumačenje ovoj klauzuli, pa smatra

da je brodar imao pravo postupiti na način kako je postupio, i da mu primalac ne može prigovoriti što nije iskrcao teret u nekoj bližoj luci.

Na temelju ovih razloga sud je odbio tužbu.

/Dir.nav.1960, III, str.242-252/

B. J.

Bilješka.- Što se tiče štrajka kao i dužnosti obavještavanja primaoca o nemogućnosti iskrcaja tereta, čini nam se da je stajalište suda potpuno opravdano i logično. Ovlaštenje brodaru da teret i bez prethodne opomene iskrcajdje hoće, ako mu to nije moguće učiniti u ugovorenoj luci iskrcaja, još ni danas nije potpuno raščišćeno. Skoro sva pomorska zakonodavstva predviđaju da je brodar - u slučaju nemogućnosti iskrcaja tereta u ugovorenoj luci, dužan iskrcati teret u najbližoj pogodnoj luci. Da nije u gornjim slučajevima bila unesena liberty clause, brodar bi morao dokazati da je luka Napoli bila najbliža luka u kojoj se teret mogao iskrcati. Kod prosudjivanja pogodnosti luke dolaze u obzir samo objektivne okolnosti luke i tereta /npr. mogućnost sigurnog pristajanja, lučke naprave, veze sa zaledjem koje omogućavaju prijevoz iskrcanog tereta itd./, a ne uzimaju se u obzir ekonomski razlozi broda /npr. održavanje reda plovidbe/. Međutim kada je u ugovor unesena navedena klauzula, situacija nije tako sigurna. Neki smatraju da je ta klauzula ništava, jer da brodar sebi osigurava jedno pravo koje mu se ne može priznati na temelju općih načela građanskog prava i tako može dovesti primaoca u veoma tešku situaciju, pa da je brodar dužan iskrcati teret prema zakonskim propisima, tj. u najbližoj pogodnoj luci. Inače ako nema relativno pogodne blize luke mora čekati dok prestane razlog koji je priječio iskrcaj. U novije doba se je ovim problemom imala prilike pozabaviti engleska judikatura povodom poznatog slučaja s brodom "Caspiana", kod kojega je teret također zbog štrajka, mjesto u Londonu bio iskrcan u Hamburgu. Prvostepeni je sud dao pravo primaocu i obvezao brodara na naknadu štete /presuda objavljena u LLIR, 1955, 2, str.308/, dočim je apelacija stala na obratno stajalište i priznala puno značenje navedenoj klauzuli /presuda objavljena u LLIR, 1955, 2, str.722/. Kuća lordova je potvrdila stajalište apelacionog suda /presuda objavljena u LLIR, 1956, 2, str.379/. S obzirom na velik utjecaj koji danas vrši u pomorskoj trgovini engleska judikatura, može se smatrati da će većina sudova na svijetu prihvatiti sta-

jalište engleske Kuće lordova. I gornja presuda je prihvatila to stajalište. Unatoč tome problem nije definitivno riješen, jer se vrhovni sudovi drugih država još nisu imali prilike pozabaviti ovim pitanjem, a u teoriji se iznose opravdana stajališta protiv priznavanja navedene klauzule.

B.J.

NJEMAČKI FEDERALNI SUD

Presuda od 26. IX 1957.

Popravak broda - Odgovornost brodogradilišta za štete iz sudara koje prouzrokuje brod na popravku

Brodogradilište je sklopilo ugovor o rekonstrukciji jednog bivšeg ratnog broda u kočara. Prije nego li je bila izvršena primopredaja, brodogradilište je na brod postavilo jednog svog zapovjednika radi tegljenja broda iz jednog mjesta u drugo. Na putu - tokom tegljenja - dogodio se je sudar između tegljača i tegljenog broda. Vlasnik tegljača tuži vlasnika broda koji se teglio na naknadu štete.

Sud je tužbu odbio sa slijedećim obrazloženjem:

Prema njemačkom pravu za štetu trećim osobama odgovara brodar. Brodar ne mora biti vlasnik, nego to može biti i ona osoba koja iskorištava brod u plovidbi, bez obzira da li to čini sama ili preko zapovjednika i da li je ujedno vlasnik broda ili nije. Sud je stao na stajalište da vlasnik broda u ovom slučaju nije bio brodar. To je svojstvo pripisao brodogradilištu, smatrajući nemogućim da jedan brod koji plovi nema brodara, jer bez brodara ne bi bilo ni osobe koja bi za taj brod odgovarala.

/DMF 1961, str.53-54/

B.J.

Bilješka.- Ova presuda je vrlo interesantna radi praktične važnosti pitanja kojega tretira. Budući se u gornjem slučaju radilo o brodu na kojemu nije bila posada naručitelja, to nije riješeno pitanje odgovornosti za brod na popravku koji ima naručiteljevu posadu.

B.J.