

Nikakav ugovorni odnos nije postojao između njega i krcatelja. On je primio robu i ukrcao ju, radeći to sve kao brodarev zastupnik. On bi dakle mogao odgovarati samo u slučaju da mu se dokaže da je protupropisnim činom u manipulaciji tereta radio na način i s namjerom koja je bila nespojiva s pravima vlasnika tereta /conversion/.

U dokaznom postupku nije utvrđeno da je stivador u tom pogledu kriv, a inače se njegova krivnja, prema presudi u slučaju The Arpad iz 1935, ne pretpostavlja.

/LLLR 1961, str.204-212/

K.S.

Bilješka. - Vlasnik može, po engleskom pravu, tražiti naknadu štete od osobe koja odbija izručenje njegove imovine, i to zbog neovlaštenog pridržavanja i raspolaganja s tom imovinom /conversion/; ako pak želi da mu se povрати njegova stvar, mora podići vlasničku tužbu /"action for detinu"/.

K.S.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH DRŽAVA /ČETVRTI OKRUG/

Presuda od 28.XII 1960.

Georgios Firipis c/a Southern Cross Steamship Co., Inc.

Koje se pravo primjenjuje na radne sporove članova posade

Mornar Firipis potpisao je u Grčkoj travnja 1959. ugovor o jednogodišnjem radu na brodu Margaritis honduraske zastave. Na brod se ukrcao u Aleksandriji. U ožujku 1960. brod je isplovio iz Bremena na put u Norfolk /USA/. Dok je brod bio na moru, Firipis je produžio ugovor o radu. Brod je 1. travnja 1960. uplovio u suhi dok u Norfolku. Dok je brod bio u doku, Firipis se ozlijedio na brodu. Nastao je spor koju odštetu vlasnik broda duguje Firipisu za pretrpljene ozljede. S tim u vezi nastalo je pitanje koje će se pravo primijeniti na spor.

Tužitelj Firipis osnivao je svoj odštetni zahtjev na američkom pravu /Jones Act/, a tuženi je tvrdio da na spor treba primijeniti hondurasko pravo.

Sud prve instance primijenio je Jones Act. Protiv te presude tuženi je uložio priziv.

Apelacioni je sud u svojoj presudi naveo: Važna tačka vezivanja primjene Jones Acta na jedan spor je zastava

broda. Ona ima prednost pred drugim točkama vezivanja u određivanju primjene prava. Ali ako se na spor o zahtjevu ozlijeđenog člana posade ima primijeniti pravo zastave, onda zastava ne smije biti fiktivna /pogodna/. "Poznato je da je u posljednjim godinama nastala praksa posebno među američkim brodovlasnicima da se, u svrhu izbjegavanja primjene strogih zakona, upis brodova vrši u stranim upisnicima koje brodovlasnicima nudjaju neke zemlje. Suočeni s takvom praksom naši su sudovi u prilikama u kojima su sudili prelazili preko formalnosti više manje nominalnog upisa u svrhu da američke brodovlasnike podvrgnu obvezama koje im naši zakoni nameću".

U ovom slučaju jedini dodir broda Margaritis s Hondurasom je zastava i ugovor o radu. Brod je vlasništvo liberijskog društva kojega su dionice imali vlasnici Grci i američki državljani. Brodom su upravljali djelomično američki, a djelomično grčki vlasnici. Članovi posade bili su svi, osim dvojice, Grci. Brod nikad nije bio u honduraskoj luci. Od njegovih 13 putovanja, u posljednje 2 godine, 9 ih je bilo ili u američke luke, ili iz njih. Nijedno putovanje nije započelo ili završilo u grčkim, honduraskim ili liberijskim lukama. Iz dokaznog postupka zaključuje se da i vlasnici Grci stanuju u SAD, i da je brodom upravljano iz New Yorka. Ti podaci otkrivaju da je brod imao značajne kontakte sa SAD i Grčkom. Nijedna stranka nije tvrdila da bi na spor trebalo primijeniti grčko pravo. Nije bila stvar suda da odluči je li trebalo primijeniti grčko pravo, koje nijedna stranka nije navodila niti dokazivala. Sud prve instance nije pogriješio kad je zaključio da su kontakti broda sa SAD bili doista stvarni /substantial/ da garantiraju primjenu Jones Acta. Iz svega izlazi da su kontrolu nad brodom imali američki interesi. Tomu treba dodati činjenicu da se ozljeda dogodila u američkim lukama, i da je upis u Honduras bio prividan. To je dovoljno da se prema doktrini slučaja Lauritzen vs. Larsen primjeni Jones Act.

/AMC 1961, str.634-642/

I.K.

Bilješka.- Navedena je presuda, kao što se iz nje može zaključiti, u skladu s judikaturom američkih sudova. Njeno je stajalište, u pogledu značenja zastave za brod koji ju vije, suprotno mišljenje Međunarodnog suda pravde u Hagu. Njemu je uputila upit Međjuvladina pomorska savjetodavna organizacija /Intergovernmental Maritime Consultative Organization - IMCO/ je li njezina skupština ispravno postupila u smislu Konvencije o osnivanju te organizacije, kad u Odbor za pomorsku sigurnost nije izabrala Liberiju i Panamu, nego Francusku i Zap. Njemačku /vidi Vjesnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo br.14 -- str.108/.

Naime, pri prvom izboru članova u Odbor za pomorsku sigurnost te organizacije nastalo je pitanje po kom se kriteriju ima odrediti koje su najveće brodovlasničke države, koje imaju pravo da budu izabrane u Odbor. Po jednom mišljenju /Vel. Britanija i Nizozemska/ skupština treba među ostalim da izabere 8 država koje s jedne strane imaju znatan interes u pomorskoj sigurnosti, i koje se s druge strane nalaze među najvećim brodovlasničkim državama. Skupština je po tom mišljenju dužna da navedenih 8 mjesta dodijeli državama koje imaju najviše brodova, ali to ne znači da to moraju biti države koje imaju najveću tonažu upisanu u svojim upisnicima. Izraz "najveće brodovlasničke države" ne označuje države koje imaju najveću brodsku tonažu. U Odbor za pomorsku sigurnost, uvijek po tom mišljenju, po snazi svoje tonaže moraju biti one države koje su i u položaju da pridonesu radu Odbora svojim znanjem i iskustvom na području pomorske sigurnosti. Tom zahtjevu ne udovoljavaju ni Liberija ni Panama. Po drugom mišljenju /SAD/ izraz "najveće brodovlasničke države" znači države koje su najveći brodovlasnici po statističkim podacima Lloyd's Registra.

Skupština navedene organizacije u Odbor je izabrala Francusku i Zap. Njemačku, a ne Liberiju i Panamu, koje su svaka za sebe imale više brodova nego li svaka za sebe Francuska i Zap. Njemačka. Po zaključku navedene organizacije Međunarodni sud pravde u Hagu trebao je, kako smo već naveli, dati odgovor na pitanje, je li skupština ispravno postupila u smislu odredaba Konvencije u osnivanju te organizacije.

Međunarodni sud trebao se izjasniti po kojem se kriteriju određuje koja je država najveća brodovlasnička država. Sud je stao gladište da je tonaža taj kriterij, a tonaža jedne države je ona tonaža koja je upisana u upisnik te države, i prema tome tonaža koja vije zastavu odnosno države. Dakle sud je zastavi broda dao prevagu u određivanju kriterija po kome se određuje koje su države najveće brodovlasničke države.

To je mišljenje prihvaćeno većinom glasova /9:5/. Manjina je tvrdila da je navedeno mišljenje protivno Ženevskoj konvenciji o otvorenom moru iz 1958. Ta konvencija u svom čl. 5, određuje, među ostalim, da između države i broda koji vije njenu zastavu mora postojati stvarna veza /un lien substantiel/, i država mora zaista izvršavati efektivno svoju jurisdikciju i kontrolu u tehničkim administrativnim i socijalnim stvarima nad brodovima koji viju njenu zastavu.

Između Paname i Liberije i brodova koji viju njihove zastave takva veza ne postoji, niti te države vrše efektivnu jurisdikciju i kontrolu nad brodovima u smislu citiranog člana Konvencije. Međunarodni sud pravde nije ulazio u stvarni odnos između broda i države koje zastavu brod vije.

U naprijed navedenoj presudi Apelacioni sud je ulazio u to pitanje i zaključio da između broda Margitisa i Hondurasa takva veza ne postoji. Zato je odbio primjenu honduraskog prava. Presuda je dakle u skladu i sa stajalištem citirane Konvencije od 1958.

Pitanje pravnog položaja trgovačkog broda u stranim lukama sada izučava Međunarodni pomorski odbor /Comité Maritime International - CMI/. Predprojekt njegove međunarodne konvencije u svom čl. 8 pored ostalog određuje, da svi sporovi u građanskim i trgovačkim stvarima između članova posade i između njih i zapovjednika u pogledu pravnog odnosa koji se tiče isključivo plovidbe, ne potpadaju pod nadležnost nacionalnih vlasti luke /.... ne sont pas de la compétence de l'autorité nationale du port.../ nezavisno od državljanstva koje članovi posade imaju /vidi Comité Maritime International, XXIV éme Conférence, Rijeka, 1959., str. 164/. Takvo je rješenje predložio i Institut za međunarodno pravo u svojoj rezoluciji usvojenoj 1928. u Stockholmu /čl. 38/. Oba člana u oba dokumenta kažu da navedena vrsta sporova ne potpada pod nadležnost nacionalnih /u rezoluciji teritorijalnih/ vlasti luke u kojoj se brod nalazi, a ne kažu pod koju nadležnost potpadaju. S obzirom na značenje zastave za brod, a imajući u vidu i ono što se htjelo, odnosno što se hoće postići navedenim dvama pravnim instrumentima, možemo bez straha, da ćemo pogriješiti, tvrditi, da se mislilo da je za navedene sporove nadležna "vlast" države zastave. Još nešto, Izraz "ne sont pas de la compétence de l'autorité nationale /resp. territoriale/" znači li to da nacionalne "vlasti" luke nisu nadležne za rješavanje sporova, ali se time ne isključuje i primjena prava države u koju je brod pristao po nastanku spora ako je taj nastao u toku plovidbe ili države u čijoj je luci nastao spor? Imajući u vidu da se navedenim dvama instrumentima želi sankcionirati i bolje odrediti današnja više manje uobičajena prava u pogledu trgovačkih brodova u stranim lukama, a ta je da teritorijalni organi ne interveniraju na brodu strane zastave u stvarima koje se ne tiču vitalnih interesa njihovih građana ili same države, možemo zaključiti da se htjelo odrediti oboje, tj. da za odnosne sporove nisu nadležni organi /vlasti/ odnosne države, niti da se primjenjuje pravo te države, nego da budu nadležni organi države zastave broda, i da primjenjuju njezino pravo. U vezi s tim postavlja se pitanje je li praksa američkih sudova navedena presuda Apelacionog suda protivna načelu izraženom u projektu CMI-a i u rezoluciji Instituta. Odgovor na to pitanje zavisi o tome kakvo značenje se daje navedenom čl. 5 Ženevske konvencije. Je li on postao zaista pravilo međunarodnog prava? Ako jest, jesu li sudovi ovlašteni ispitivati postoji li stvarni odnos /lien substantiel/ između broda i zastave? Budu li to sudovi mogli činiti i zaista činili, onda bi praksa američkih sudova bila u skladu i s navedenim načelom izraženim i u projektu i u rezoluciji. U svim pojedinim

sporovima iz čl.8 predprojekta i čl.38 rezolucije primjenjuje se pravo one države između koje i odnosnog broda postoji stvarna veza, a tu vezu vanjski predstavlja zastava. Gdje stvarne veze nema, zastava ne manifestira taj stvarni odnos. Ona je samo prividna. Nastoji pokriti ono što stvarno ne postoji. U građanskom pravu vrijedi načelo: prividni pravni posao ne vrijedi. Možemo ići dalje pa reći da u međunarodnom pravu ne vrijedi ni prividni pravni odnos.

I.K.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH DRŽAVA /PETI OKRUG/

Presuda od 12.VIII 1959.

Mississippi Shipping Co. INC c/a Zander Co INC

Šteta nastala povodom otiskivanja broda od obale - Početak putovanja

Brodar ne odgovara za štetu koja je prouzrokovana na teretu ulaskom vode kroz pukotinu brodske oplata, a koja je pukotina nastala udarom broda u obalu prilikom manevra otiskivanja. Treba uzeti da je početkom manevra otiskivanja putovanje već započelo, i propust da se pregleda brod da li nije povodom udara o obalu pretrpio štetu, ulazi u nautičku djelatnost zapovjednika, za koju brodar ne odgovara. Nakon početka putovanja brodar nije obavezan ulagati dužnu pažnju da ustanovi sposobnost broda za plovidbu.

/AMC, 1959, str.2143/

B.J.

DISTRIKTUALNI SUD SJEVERNOG DISTRIKTA

KALIFORNIJE JUŽNI ODJEL

Presuda od 8.I 1960.

California Packing Corp c/a Pope & Talbot INC

Odgovornost za vlažnost robe

Brodar se ne može osloboditi odgovornosti za štetu koja je nastala vlažnošću skladišta, i unatoč dokaza da je uložio dužnu pažnju u pogledu vjetrenja, ako je utvrđeno, da je složio u istom skladištu vlažan teret, a nije poduzeo potrebne mjere da zaštiti prostor, u kojem se nalazila oštećena roba, i da spriječi ulaz vlažnog zraka, koji je dolazio