

mortgagea. Konačno tražbinu Bertmana prema "Havsborgu" priznaje jednakom s tim potraživanjima i ona se namiruje iz sister shipa iza mortgagea.

/LLIR 1964, str.38o/

E.P.

Cesija tražbine i privilegij na brod

Sporno je pitanje da li cesija tražbine prenosi na cesionara i privilegij. Za englesko pravo se tvrdi da je na temelju načela equitya moguće takav prijenos priznati, ali da po sebi privilegij na brodu nije prenosivo pravo /"transferable right", v.Price, G.Price, Maritime Liens, 1940, str.72/. Presuda suca Hewsona u slučaju "Leoborg" br.2 poziva se na precedent "The Petone" iz 1917. prema kojemu je samo sigurno da se privilegij ne prenosi kad je treći dobrovoljno isplatio privilegiranu tražbinu, ali nikako se ne izražava o cesiji, ističući samo da kod pomorskog zajma /"bottomry"/ cesija tražbine prenosi i privilegij. Prema tome bilo bi nužno za područje engleskog prava tražiti cesiju tražbine i privilegija kad se isplaćuje za koji brod privilegirana tražbina. U radu na reviziji Konvencije od 1926. o pomorskim privilegijima i hipotekama predlaže se da se privilegij prenosi kako cesijom tako i subrogacijom u privilegiranu tražbinu. Izgleda da je samo preko unifikacije moguće potpuno riješiti ovo pitanje u kojem američka doktrina i judikatura priznaju cesiji i učinak prijenosa privilegija, a kod toga se ističe da je cesija daleko prikladnija nego predujmljivanje /"advances"/ sredstava za podmirenje privilegirane tražbine, jer za to da takvo predujmljivanje ima isti učinak potrebno je dokazati da je predujam dan brodu /v. Gilmore-Black, The Law of Admiralty, 1957, str. 519 i tamo navedene rješidbe/. U našem pravu smatra se da privilegij kao akcesorno pravo tražbine prelazi cesijom na cesionara /v. Pallua, Privilegiji na brodu, Zbornik za pomorsko pravo, 1957, str.111/.

E.P.

PRVOSTEPENI SUD ENGLJSKE
Pomorski odjel /Admiralty Division/

Presuda od 17.VI 1964.

"The Lady Gwendolen"

Ograničenje brodovlasnikove odgovornosti - Brodovlasnikova dužnost da osobno upozori zapovjednika na način upotrebe radara u magli - Osobna obveza brodovlasnikova da vodi ra-

Čuna o zapovjednikovim svojstvima - Povreda tih dužnosti predstavlja osobnu krivnju brođovlasnikovu i isključuje ograničene odgovornosti

Brođ "The Lady Gwendolen" pod zapovjedništvom kapetana Mereditha udario je 10. XI 1961. u brođ "Freshfield", koji je bio usidren u rijeci Mersey u magli, a udareni brođ je od toga potonuo. Vlasnici "The Lady Gwendolen" tvrtka Arthur Guinness, Son et Co., Dublin, Ltd., koji su industrijsko poduzeće s tri brođa, kojima prevoze svoje proizvode i sirovine, priznali su 5. XII 1961. svoju odgovornost za sudar i krivnju koja tereti njihov brođ, i pokrenuli tužbeni postupak za ograničenje odgovornosti, u kojem su tražili da se njihova odgovornost ograniči na iznos od 21.134 funte 19 šilinga i 10 penca. Tuženi vlasnici "Freshfielda" oprli su se tome zahtjevu navodeći 11 razloga za to da vlasnici krivog brođa ne mogu ograničiti svoju odgovornost za taj sudar, jer ih pogadja "actual fault or privity", tj. njihova osobna krivnja. Ti su se razlozi sastojali u tome što da je brođovlasniku bilo poznato da zapovjednik Meredith vozi prevelikom brzinom, pa i u magli, da bi se držao voznog reda koji su vlasnici utvrdili, a da nisu zapovjednika upozorili da se mora obazirati na sigurnost plovidbe, nego su čak od njega tražili da se drži voznog reda u svakom slučaju, a zatim da nisu poduzeli potrebno da zapovjednik i njegov zamjenik budu upozoreni na to kako se upotrebljava radar u magli, napose da se u tim slučajevima mora na zapovjedničkom mostu nalaziti zapovjednik i časnik, a ne samo kormilar. Ukoliko su pak dali zapovjedniku sve te upute, nisu se pobrinuli da one budu i provedene u život.

Nakon provedene rasprave /koja je održavana 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16. i 17. VI 1964/ sudac Hewson /uz stručne prisjednike, dva pomorska kapetana iz Trinity Housea/ izrekao je presudu kojom je odbio brođovlasnikov zahtjev za ograničenje odgovornosti. Razlog na kojem je temeljio svoju odluku bio je da zamjenik generalnog direktora tvrtke tužiteljice D.O. Williams nije osobno uputio konkretnog zapovjednika na prikladan način u pogledu upotrebe radara u magli. Sudac je naime na temelju već ustaljenog shvaćanja judikature /prvi put u votumu Lorda kancelara Haldanea u Lennard's Carrying Company, Ltd., v. Asiatic Petroleum Company, Ltd., 1915/ utvrdio da je Williams "alter ego" poduzeća, a da njegova krivnja angažira odgovornost poduzeća, jer se u prosuđivanju osobne krivnje poduzeća radi o krivnji osobe za koju je poduzeće - pravna osoba odgovorno, jer je njegovo djelovanje djelovanje samog poduzeća. Sudac je smatrao da precedent iz 1924. /u predmetu Standard Oil Company of New York, v. Clan Line Steamers, Ltd./ ne može biti smatran obaveznim za ovaj slučaj, jer se radilo o sasvim specijalnom /kaže sudac/ slučaju u kojemu se radilo o brođu sasvim nove konstrukcije, a vlasnici su propustili da obavijeste zapovjednika o detaljima važnima za stabilitet bro-

da. Međutim ipak reproducira obrazloženje Lorda kancelara Haldanea o tome da je brodovlasnik osobno kriv za taj pro-pust, jer je brodovlasnikova "osobna obveza da pribavi brod sposoban za plovidbu, a brod nije bio sposoban za plovidbu, ako zapovjednik nije bio upućen u specijalne okolnosti u pitanju. To što su vlasnici prepustili ispunjenje te obveze Lyallu, svom namješteniku, to ne oslobadja njih od krivnje /"of blame"/. Njihova odgovornost ukoliko se tiče sposobnosti za plovidbu osobno je njihova /"an individual one"/ koju ne mogu sa sebe skinuti, pa kad su prepustili njeno ispunjenje Lyallu, učinili su to na svoj rizik". Međutim sudac ne slijedi ipak tu izreku pa kaže: "ako sklop okolnosti od velikog značaja za upotrebu broda postoji, vlasnici treba da po razumnim standardima poklone njima svoju osobnu pažnju, i ne mogu se osloboditi te svoje dužnosti delegiranjem". Radi se o pitanjima kod kojih se mora stupnjevati njihova važnost, jer neki su od velike i urgentne važnosti, a drugi od manjeg značaja. To treba upravo da sud prosudi, pa tako i u ovom slučaju. U slučaju "The Lady Gwendolen" vlasnici su, odnosno njihov zamjenik direktora i njegovi pomoćnici, prepustili dati nužne upute zapovjednicima svojih brodova o upotrebi radara, napose u magli i o tome tko mora biti na zapovjedničkom mostu u magli. Oni su uveli radar na svoje brodove 1953, a tada je već bilo nekoliko presuda o odgovornosti na temelju upotrebe radara, dok ih je bilo upravo mnogo do kritičnog sudara, a te presude su bile objavljene i u pomorskoj štampi. Ipak brodovlasnici nisu poduzeli nikakve korake da na prikladan način upute svoje zapovjednike u upotrebu radara. Oni se dođuše bave brodarstvom kao sporednom djelatnošću, ali oni su ipak brodovlasnici i kao takvi podvrgnuti su svim obvezama brodovlasnika kao što imaju i sva brodovlasnikova prava. Naprotiv, nije sudac smatrao da je brodovlasnik nešto propustio s obzirom na to kako je zapovjednik Meredith vodio brodove. Naime tu se radi upravo o pitanju stupnja u kojem brodovlasnik treba intervenirati, jer sudac smatra da se može s njegove strane pretpostaviti da zapovjednik poznaje propise o sigurnosti plovidbe. Međutim i tu ima "stvari koje mogu biti od takve važnosti za sigurnost broda ili plovidbe upoće da im vlasnik mora pokloniti svoju pažnju, i osobno se pobrinuti da njegovi namještenici budu s njima upoznati, kao i da odnosne njegove upute budu poštivane". Iako to nije bilo u ovom slučaju /jer je vlasnik upozorio zapovjednika opetovano na to da mora sigurnost plovidbe i broda staviti prije opserviranja voznog reda/, ipak onda kad vlasnik opazi da ima nešto neobično u postupku jednog zapovjednika, ili ako se nešto nova uvede u brod, ili ako se iz iskustva vidi da to novo može utjecati na odnos prema pravilima o izbjegavanju sudara ili na sigurnost plovidbe, vlasnici su dužni osobno se s time pozabaviti i svoj stav saopćiti onima kojih se to tiče, te se pobrinuti da se oni toga drže. Kod toga sudac smatra da neće uvijek

biti dovoljno da se izdaju okružnice, koje se slažu i onda lako zaborave, nego da vlasnik ili njegov "alter ego" ako se radi o pravnoj osobi, mora osobno govoriti s osobama o kojima se radi. /Ovo potonje je obiter dictum, jer na tom razlogu nije uzeto da in concreto postoji osobna krivnja brodovlasnika/. Troškovi postupka su dopitani u cijelosti tuženima nakon rasprave o njima, jer je sudac stao na stajalište da tuženi u tim slučajevima ne može na početku postupka unaprijed znati koje će okolnosti biti suviše za dokazivanje brodovlasnikove krivnje.

Tužitelji su se pozvali na prvostepene precedente /koji nisu obvezani, nego samo "authority"/ u kojima su sudac Wilmer /u Admiralty v. Divina /Owners/ and Others /The Truculent/ iz 1952/ i sudac /tada/ Sellers /u Beauchamp v. Turrell, 1952/, smatrali da činjenica što se dužnost brodovlasnikova opskrbljivanja brodova nužnim svjetlima ne može delegirati, povlači za sobom nemogućnost otklanjanja odgovornosti, ali ne i nemogućnost ograničenja odgovornosti, i to stoga što brodovlasnici ipak mogu dokazati da u takvim slučajevima nije bilo njihove osobne krivnje/actual fault or privity/. Sudac je međjutim za područje ograničenja odgovornosti utvrdio kad se radi o tome da je brodovlasnik mogao ili trebao razumno poduzeti kakvu radnju u vezi sa zapovjednikovom primjenom Pravila o izbjegavanju sudara, da je onda ta njegova dužnost apsolutna i on se nje ne može riješiti time što ju delegira drugome. Za taj slučaj je stoga isključeno razlikovanje pitanja odgovornosti i njenog ograničenja.

/LLIR 1964, str.99/

E.P.

Razlozi za isključenje prava na ograničenje odgovornosti brodovlasnikove zbog njegove krivnje

Osobna krivnja brodovlasnikova oduzima mu pravo na ograničenje odgovornosti prema engleskom sistemu ograničenja odgovornosti, a koji je danas sistem Bruxelleske konvencije od 1957. Termini upotrijebljeni u Konvenciji /"actual fault or privity" na engleskom, a "faute personnelle" na francuskom/ nisu na odredjeni način utvrdili o kakvoj se krivnji radi, jer je na temelju i engleskih i francuskih riječi jasno samo to da je po srijedi culpa, no ne i to da li se radi o culpa lata ili levis /a nesporno je da se za vlastiti dolus ne može ograničiti odgovornost/. Međjutim ova presuda unosi u to veću jasnoću, jer sudac smatra da treba utvrditi o kakvom se stupnju krivnje radi, pa ne drži da bi se brodovlasniku mogla pripisati osobna krivnja ako se radi o stvarima manjeg značaja /"of a lesser kind"/. Dajlje ova presuda utvrđuje, kao i u njoj citirani precedent iz 1915. i na njemu osnovana brojna judikatura, da osobnu krivnju pravne osobe predstavlja krivnja njenog "alter ego", tj. osobe koja ovlašteno u njeno ime radi. Prema tome pravna će osoba

pasti u odgovornost, odnosno biti oslobodjenja odgovornosti na temelju postupaka one osobe koja u njeno ime pravno ovlašteno djeluje. Konačno u ovom slučaju je utvrđeno da sam vlasnik /odnosno njegov alter ego/ mora izvršiti sve što je potrebno da osigura da njegov zapovjednik zna pravilnu upotrebu radara, a da /istina neobvezno u obiter dictumu, budući da se ne radi o razlozima za odluku do koje je sudac došao/ utvrđuje isto tako da vlasnik mora sve što je van redovne uprave brodom nadzirati i davati osobne upute zapovjedniku, odnosno postupati tako da ga spriječi u postupcima koji ugrožavaju sigurnost broda i plovidbe. Kako se ovaj obiter dictum slaže s ratio decidendi u Clan Lines slučaju iz 1924. u onom opsegu do kojeg ide, mora se uzeti da je i to danas dio engleskog prava. Napose treba još istaći važnost koja se tokom čitave presude davala pravilu 16. za izbjegavanje sudara o ponašanju brodova u magli, i dužnosti vlasnika da zapovjednika uputi na strogo pridržavanje toga pravila, ako opazi da on to ne čini /jer je tokom rasprave i preslušavanja svjedoka isticano kako treba uspoređivanjem izvještaja zapovjednika u brodskom dnevniku i dnevniku stroja kontrolirati njegovo ponašanje u takvim situacijama/.

Ova presuda /za koju se iz izvještaja u LLIR ne vidi da li je na nju podnesena žalba/ ukoliko ostane pravomoćna, bit će obavezni precedent prosudjivanja osobne krivnje brodovlasnikove koja sprečava ograničenje odgovornosti za sudare kojima je uzrok u nepravilnoj upotrebi radara u magli, a znatan autoritet i kod ograničenja odgovornosti za druge sudare kojima je uzrok u običajnoj neopreznoj plovidbi zapovjednikovoj, ili u nekim osebujnostima broda koje su nepoznate zapovjedniku /pa makar i ne padale pod precedent Clan Lines iz 1924/. Prema tome će za ograničenje odgovornosti u Engleskoj biti i za naše brodare važno da osiguraju ostvarenje preduvjeta za ograničenje svoje odgovornosti prema načelima koja su u ovoj presudi postavljena. Napose kod toga ističemo da bi iz obiter dictuma izgledalo da same okružnice, bez osobnog provjeravanja saznanja i provedenja uputa u život, ne bi možda ni bile dovoljne u tu svrhu.

Konačno treba još upozoriti na pitanje koje je u ovom sporu pokrenuto na temelju dviju presuda iz 1952. /tadanjih sudaca, sada apelacionih sudaca /Lord Justices/ Wilmera i Sellersa/, a koje se sastojalo u tome da odgovornost na temelju nedelegabilne dužnosti osposobljenja broda za plovidbu ne bi još po sebi isključivala pozivanje na ograničenje odgovornosti, jer se još ne bi moralo raditi o osobnoj krivnji. Ti sporovi odnosili su se na odgovornost za brodska svjetla, a sudac Hewson je u ovom slučaju utvrdio da postojanje odgovornosti za povredu nedelegabilne osobne obveze isključuje ograničenje odgovornosti, jer predstavlja osobnu krivnju brodovlasnikovu, ali to je ograničio u svojoj ratio decidendi na povredu takvih obveza koje su u vezi s primjenom Pravila za

izbjegavanje sudara od zapovjednikove strane. Na taj način nije pokriveno čitavo područje odgovornosti za sposobnost za plovidbu, ali svakako sada postoje djelomice nesukladni prvostepeni precedenti za jedno od odlučnih pitanja u pogledu dopustivosti ograničenja odgovornosti.

E.P.

KOTARSKI SUD SJEDINJENIH DRŽAVA AMERIKE

Presuda od 7.VI 1963.

Simeon Buthusien c/a Central Gulf Steamship Corporation i Yarun Corporation of Philadelphia

Brodarski ugovor na vrijeme - Odgovornost za tjelesne štete - Kod brodarskog ugovora na vrijeme naručitelj ne odgovara za tjelesne štete koje pretrpe lučki radnici zbog nesposobnosti broda za plovidbu ili zbog nepažnje brodske posade - Odgovornost tereti isključivo samo brođara, budući da se brodarskim ugovorom na vrijeme na naručitelja ne prenosi pravo nadzora nad brodom i posadom, već se kod tih ugovora radi samo o uzimanju pod "najam" brođskog skladišnog prostora

Tužitelj je, u svojstvu lučkog radnika, prigodom iskrcavanja tereta s broda "Dagrun" pretrpio neku tjelesnu povredu.

Brod je prevezio na osnovi brodarskog ugovora na vrijeme, zaključenog između brođovlasnika kao brođara i tuženika kao naručitelja.

Tužbeni zahtjev za naknadu štete upravljen je protiv naručitelja s motivacijom da je u času nesreće naručitelj bio onaj koji je imao brod u posjedu i koji ga je iskorisćivao i njime raspolagao.

Poričući istinitost ove tvrdnje, tuženik je naveo da je u kritično vrijeme bio samo naručitelj iz brodarskog ugovora na vrijeme.

Uvidom u pismeni otpravak predmetnog ugovora sud je utvrdio da je ugovor sadržavao slijedeću klauzulu:

"Nijedan izraz u ovom ugovoru ne smije biti tumačen tako kao da je brod prepušten naručitelju u zakup. Brođar ostaje i dalje odgovoran za plovidbu broda, za peljarova djela, za osiguranje broda, za popunjenje broda posadom, kao i za sve ostalo kao da on brod iskorisćuje za vlastiti račun".

Na osnovi citirane klauzule sud je zauzeo stajalište da se samo brođar smije smatrati odgovornim kako za djela