

PRIKAZI KNJIGA I ČASOPISA

William Tetley: "ZNOJENJE U BRODU - prema Bruxelleskoj konvenciji i sudskoj praksi u svijetu /La buée de cale d'après la Convention de Bruxelles et la jurisprudence internationale/

U časopisu "LE DROIT MARITIME FRANÇAIS", br.186/1964. na str.323 objavljen je interesantan članak o problemu "znojenja" u brodu.

Postoje 2 vrste ove pojave: ili se ona manifestira kondenzacijom vodene pare ili vlažnog zraka na robi /cargo sweat/, ili se kapi postupkom kondenzacije formiraju na unutarnjim stijenkama broda i povratno djeluju štetno na teret /ship's sweat/.

Članak je u prvom redu posvećen pitanju "znojenja" robe, iako - veli autor - ne treba zaboraviti da obje pojave "znojenja" imaju identičan fizički izvor postanka.

"Znojenje" je događaj koji po svojoj prirodi spada u okvir ispitivanja razloga iz čl.4, tač.2 q Konvencije iz 1924. Međutim, sudovi su ipak znali razmatrati problem "znojenja" ne distingvirajući čl.4, tač.2 q i čl.4, tač.2 c. Sudovi su također nalazili organsku vezu između unutarnje mane /vice propre/ i "znojenja", te ekskulpirali brođara pozivom na čl.4, tač.2 m. Autor smatra da je to pogrešno, jer bi se razlog unutrašnje mane mogao primijeniti samo u slučaju gdje moguća pojava "znojenja" nije vidljiva /evidentna/, kao oksidacija pakovanih stvari u sanducima od tvrdog drva. Egzoneracioni argument unutrašnje mane ne može se aplicirati na problem kondenzacije, jer prisutnost vlažnog zraka može biti predviđena, a funkcionalna upotreba ventilatora može smanjiti postotak vlažnosti u velikoj mjeri. Autor ponovo naglašava da "znojenje" može biti tretirano samo u granicama eksepcije pod "q". Dapače, svaki put kad bi unutrašnja mana bila razlog oslobodjenja, sudovi bi ipak zahtijevali iste dokaze koje je potrebno navoditi u omnibus clause /"q"/, na primjer: vozar je bio dužan dokazati upotrebu ventilacije, način utovara, dužnu pažnju i sl. Citira i interesantne slučajeve iz sudske prakse, koji potvrđuju navedeno stajalište.

Autor dalje ističe mogućnost da se brođar pozove na običaje dokazujući da je, recimo, specifični način ukrcanja neke robe rezultat vladajuće prakse, ili da običaj nalaže određeni sistem upotrebe ventilatora, i da on prema tome za nastale štete ne može biti odgovoran. William Tetley iznosi dvije presude koje daju odgovor na te pitanje. Običaji samim postojanjem nisu dovoljni da eksoneriraju brođara, naročito

oni koji ne dostižu određeni stepen razumnosti /Armour & Co. v. Compania Argentina de Navegacion, 1958./. On mora uvijek dokazivati da šteta nije rezultat bilo kakvog propusta i nebrige za teret.

"Znojenje" se često pripisuje lošem utovaru. Naravno da je u takvom slučaju brodar odgovoran. Ukrcaj, na primjer, tereta čaja zajedno s većom količinom jute i jutinih proizvoda, koji su hidroskopični i stvaraju vlažnost, u protivnosti je s dobro poznatim pravilom. Slučajevi iz sudske prakse potkrepljuju izneseno stajalište.

Brodar će morati /uvijek imajući u vidu ekscpeciju iz čl.4, tač.2 q/ za svoju ekskulpaciju dokazati 3 činjenice koje se odnose na "znojenje".

Prvo, uzrok štete, što će biti relativno laki posao.

Drugo, brodar će biti dužan dokazati da niti on niti osobe kojima se on u svom poslovanju služi nisu svojom krivnjom prouzrokovali gubitak ili oštećenje. Znači, brodar će morati dokazati da je ukrcaju, upotrebi ventilacionih uređaja itd. pristupio sa svom mogućom pažnjom.

Treće, brodar će morati prije svega dokazati, kao i inače kod poziva na ekscpeciju iz čl.4, tač.2 Konvencije iz 1924., da je dužnom pažnjom osposobio brod za plovidbu.

Pojedina gledišta problema ilustrira nizom sudskih odluka.

Ukoliko je šteta, doduše, nastala od posljedice "znojenja", ali se istovremeno može pripisati i nekom drugom razlogu, bilo je presudjeno da će brodar biti odgovoran za cijelu nastalu štetu, ako nije u mogućnosti precizirati dio štete koja je isključivo rezultat pojave "znojenja", odnosno nekog drugog uzroka /slučaj Vallescure, 1934. - Vrhovni sud SAD i drugi citirani u članku/.

Obzirom da su štete "znojenja" prouzrokovane u većini slučajeva lošom ventilacijom, u posljednje vrijeme nastoji se usavršiti sistem provjetravanja. Najnovija praktična rješenja idu za tim da se reguliranje, odnosno upotreba ventilacije učine ovisnima o relaciji tačkica rosišta koje postoje unutar i van broda. Sudska praksa već se pozabavila ovim problemom, pa su citirana razna interesantna gledišta.

Résumé empiričkih rješenja o prikladnoj upotrebi ventilacije svode se na slijedeće: zrak koji penetrira ventilacijom mora pokazati nižu tačku rosišta od temperature robe ili prostora koji se provjetrava. Zrak koji izlazi iz kontroliranog prostora trebao bi pokazivati višu tačku rosišta zbog pro-

laza kroz brod. Općenito, kad se brod upućuje prema toplijim klimatskim podnebljima, redovito se ne smije ventilirati; kad kreće prema hladnijoj klimi, mora redovito koristiti ventilacione uređaje. Međutim, u svakom slučaju mora voditi računa o tačkama rosišta.

Autor se nije pozabavio problemom klauzula o brodarovoj neodgovornosti za štetne posljedice "znojenja" /sweat damage/, koje se često unose u tekst teretnica, a koje imaju otprilike ovakav sadržaj: "The carrier shall not be responsible for loss or damage to the goods by sweat, moisture caused by fresh and sea water condensation, insufficiency of ventilation or the effect of climate". /"Brodar neće odgovarati za gubitak ili štetu na stvarima od znojenja, vlage prouzrokovane kondenzacijom slatke i morske vode, nedostatkom ventilatora ili posljedice klimatskih uvjeta"./.

Međutim, jasno je da će takva klauzula proizvesti potpuni pravni efekat samo ako se ispune gore navedeni pretpostavci, odnosno ako brodar upotrebom dužne pažnje nije uspio izbjeći štetne posljedice "znojenja".

I.G.