

Tako makar je smještanje i osiguranje tereta bilo izvedeno isključivo od naručiteljevih ljudi, ipak je stvarna kontrola bila u rukama zapovjednika i posade koji su trebali poduzeti mjere da se teret osigura protiv takovih opasnosti. Prema kanadskom pravu brodar može biti oslobođen odgovornosti za štetu na teretu ako je ona nastala ili zbog neotklonjive opasnosti, ili zbog mane tereta, a to brodar u ovom slučaju nije uspio dokazati. Dužnost je brodara da složi teret, a on od te dužnosti može biti oslobođen samo izričitim ili prešutnim sporazumom u prijevoznom ugovoru s naručiteljem. Činjenica što su naručitelji namještenici loše složili teret ne predstavlja postojanje takovog sporazuma.

/LLLR,1965, str.108/

V.F.

Bilješka.- Prema gornjoj presudi brodar se može osloboditi svoje zakonske dužnosti za sigurno i pravilno slaganje i osiguranje tereta samo ako je to izričito ili prešutno navedeno u ugovoru. Budući da su naručitelji ljudi bili ljudi s kopna koji nisu mogli ocijeniti opasnosti kojima se izlaže teret takovih kvaliteta kad se kreća na palubu, ne može se pretpostaviti da je naručitelj sa znanjem na to prešutno pristao. Da su naručitelji ljudi krcali teret u skladište broda, pod pretpostavkom da on ne bi ugrozio stabilnost broda ili njegovu sigurnost, pa da je teret bio oštećen zbog nepravilnog slaganja, naručitelj ne bi uspio s tužbenim zahtjevom protiv brodara, jer bi se moglo pretpostaviti da u tom slučaju postoji njegov prešutni sporazum. Moglo bi se postaviti pitanje kakvo bi u gornjem slučaju bilo stajalište suda da su naručitelji ljudi bili pomorci koji bi bili mogli predvidjeti rizik takovog krcanja.

V.F.

KASACIONI SUD BELGIJE

Presuda od 23.XI 1962.

Naamloze Vennotschap Nederlands-  
Amerikanse Stoomvaart Maatschappij  
i kap.Riemens c/a Lovisa Angfartygs  
Aktie Bolag i kap.Kulleberg

Sudar u tuđem teritorijalnom moru - Zakon koji se primjenjuje na odgovornost za štetu, a napose na ograničenje te odgovornosti

Povodom sudara finskog i nizozemskog broda u nizozemskom teritorijalnom moru belgijski sud, pred kojim je pokrenut spor, primijenio je na pitanje krivnje lex loci delicti commissi, dakle nizozemsko pravo, i utvrdio odgovornost

finskog zapovjednika. U drugoj parnici, za naknadu štete, tražio je nizozemski brodar također primjenu nizozemskog zakona, a finški se brodar pozivao na svoje domovinsko pravo, koje je dopuštalo ograničenje odgovornosti u obliku abandona.

Finski je brodar osnivao to stajalište najprije na tvrdnji da čl. 3. Code de commerce /francuskog, koji je na snazi i u Belgiji/ i to njegova odredba da "zakoni policije i sigurnosti" obvezuju svakoga tko se nalazi na području države, ne vrijedi za pomorsko pravo. Kasacioni sud je to odbio i izrekao da je teritorijalno more, kao "pripadnost" kopnenog područja, podvrgnuto državnoj vlasti što se tiče "zakona policijskih i sigurnosti" i da ti zakoni vežu svakoga tko ih je u teritorijalnom moru prekršio deliktom ili kvazideliktom.

U samoj stvari bila je presuda o kojoj je rješavao Kasacioni sud odbila primjenu legis loci delicti, tvrdeći da se spomenuta odredba čl. 3. C.c. ne može protezati na odgovornost za djela trećega, ako odgovorna osoba ne živi u zemlji u kojoj je delikt izvršen; no nije ništa rekla o zakonu koji bi u takvom slučaju bio općenito mjerodavan, već je samo podvrgla abandon zakonu zastave. Protiv takvog rješenja iznio je nizozemski brodar dva razloga, koje je Kasacioni sud prihvatio.

Oštećeni nizozemski brodar tvrdio je naime da sudac nije smio, za odbijanje promjene legis loci delicti, uzeti u obzir činjenicu da prvotuženi finški brodar ne živi u Nizozemskoj, s razloga što je delikt izvršila na tom području osoba za koju on odgovara, naime drugotuženi, zapovjednik broda. To je prihvatio Kasacioni sud s obrazloženjem da se na naknadu štete od protupravnog djela koje je izvršeno u inozemstvu /dakle ne u državi suda/ načelno primjenjuje zakon države u kojoj je djelo izvršeno, bez obzira na državljanstvo osoba odgovornih za štetu, dakako uz pridržaj javnog poretka i posebnih odredaba međunarodnih ugovora. Tom zakonu je podložna i odgovornost za treće osobe i za pohranjene stvari.

Nizozemski je brodar dalje poricao da bi sud mogao primijeniti finški zakon na ograničenje odgovornosti, već da je i za opseg odgovornosti jedino mjerodavno nizozemsko pravo /za koje je već bilo utvrđeno da je bilo mjerodavno za njezino postojanje/. I s tim se složio Kasacioni sud, dodavši da "zakoni policije i sigurnosti" iz čl. 3. C.c. određuju ne samo činjenicu iz koje izlazi odgovornost za štetu, već i način i opseg njezina popravljanja.

Tom presudom, kako se ističe, potvrđeno je da belgijska i francuska literatura primjenjuje lex loci deli-

cti commissi na vanugovornu odgovornost za štetu i da smatra da područje za koje taj zakon vrijedi obuhvaća uz državni teritorij "u užem smislu" i unutrašnje vode i teritorijalno more.

/Clunet, 1965, str. 684/

N.K.

Još o zakonu koji se primjenjuje na odgovornost za štetu, posebno u pomorskom pravu

Izložena presuda izazvala je još i prije prikaza u časopisu Clunet nekoliko komentara istaknutih belgijskih pravnikâ /Pas. 1963, I, str. 374, bilj. Ganshof van der Mersch; Rev. crit. de jurispr. belge, 1963, str. 223, bilj. Rigaux/. I u našem periodiku zabilježena je nedavno presuda o istoj temi, i navedeni su noviji radovi koji su kod nas već objavljeni o vanugovornoj odgovornosti. Osim toga, pitanje o kojem se ovdje radi, svagda je aktuelno za pomorsko međunarodno privatno pravo u vezi s problemima sudara i ograničenja brodarove odgovornosti. Ovdje želim istaknuti iz toga kompleksa neke momente o kojima je presuda donijela rješenje, i neke druge na koje se nije osvrnula.

Neke nam se misli nameću u vezi s izrekom da odredbe građanskog zakonika vrijede i za pomorsko pravo. Takvo shvaćanje može se bez sumnje braniti za prava u kojima su svi propisi o izboru zakona sadržani u jednom zakonu /npr. u građanskom zakoniku, kao u Belgiji i Francuskoj, ili u posebnom zakonu o međunarodnom privatnom pravu, kao u Čehoslovačkoj/; no pita se da li to vrijedi za pravne sisteme u kojima postoje, uz opće propise o izboru zakona, i posebni za određene grane prava. Takav je slučaj našeg prava, s obzirom na opće propise o izboru zakona iz pravila OŽ i posebnih, sadržanih npr. u Zakonu o ugovorima o iskorišćivanju pomorskih brodova; ili poljski slučaj, gdje uz Zakon o međunarodnom privatnom pravu /koji se upravo i mijenja/ postoje posebne odredbe čl. 7-11 Pomorskog zakonika od 1961. Mogu li se kraj postojanja posebnih pravila za izbor prava supsidijarno primjenjivati opća pravila te vrsti iz građanskog prava? Pozitivan odgovor daje J. Kopuiski u Uvodu poljsko-engleskom tekstu poljskog Pomorskog zakonika /Kodeks morski - The Polish Maritime Code, Varšava 1964, str. 15/, navodeći kao primjer rezervu javnog poretka, koja se ne spominje u Pomorskom zakoniku ali se primjenjuje na osnovi "općih odredaba građanskog prava". Takvo gledište možemo zauzeti i za naš spomenuti zakon - koji dođuše sadrži izričnu rezervu javnog poretka, ali samo za slučaj kad se izbor zakona osniva na sporazumu stranaka; u ostalim slučajevima nameće se javni poredak kao opće načelo građanskog prava, pa i međunarodnog običaja. Ipak je tu potrebno određeno stupnjevanje zbog specifičnosti pomorskog prava: ako se ukaže praznina u

odredbama toga posebnog prava /o izboru zakona/, potrebno je najprije izvesti rješenje tumačenjem i analogijom na osnovi tih istih odredaba, i to će u pravilu biti sasvim dovoljno za postizavanje rezultata; tek ako ne bi bilo uspjeha, može se posegnuti za pravilima za izbor zakona građanskog prava, no vodeći pri tome svaki put računa o spomenutoj specifičnosti pomorskih odnosa.

Presuda naziva teritorijalno more pripadnošću kopnenog područja države, u čemu se ona povodi svakako i za presudom Stalnog arbitražnog suda u Haagu od 1930. u švedsko-norveškom sporu zbog Grisbadarna; po teoriji da obalna država ima suverenost i na teritorijalnom moru - koja je danas, poslije Ženevskih konferencija, već prilično neprijeporna - ne bi trebalo postaviti takav odnos između mora i kopna, jer je i jedno i drugo jednako podvrgnuto suverenosti obalne države i jednako "državno područje", a koliko ima ograničenja međunarodnopravnih, ona postoje ili mogu postojati za jedno i drugo područje; ili, drugim riječima, ta su područja jednako državni teritorij, a ne teritorij u užem i u širem smislu. /Usp. Zoričić, Teritorijalno more, Zagreb 1953, str.34 i 37; o teoriji suverenosti, za razliku od okupacije, v. Andrassy, Međunarodno pravo, Zagreb 1961, str.102/.

Konačno, što se tiče granica odgovornosti za štetu, presuda je zauzela stajalište da je načelno mjerodavno pravo mjesta događaja iz kojega izlazi odgovornost, a ne zakon zastave. Takvo stajalište zauzima za opće, ali ne i za pomorsko međunarodno privatno pravo odgovornosti za štetu, i naša spomenuta novija literatura. Što se pak tiče pomorskopravne problematike, presuda je prihvatila mjerodavnost za ograničenje odgovornosti brođara, zakona mjesta, a ne zakona zastave. Ona nije riješila nekoliko daljih pitanja, važnih za judikaturu i za svaku kodifikaciju, od kojih navodimo:

1/ Treba li postojanje odgovornosti za sudar ocjenjivati kumulativno, po mjestu događaja i po domaćem zakonu /lex fori/? Na postojanje odgovornosti nije se presuda osvrnula, jer je to pitanje već bilo riješeno u prethodnom postupku. U našim objavljenim materijalima /koji će biti iznijeti i u Zborniku za pomorsko pravo/ odgovor je negativan.

2/ Može li za sudar u tuđem teritorijalnom moru dolaziti u obzir uz lex loci i zajedničko pravo zastave /pravo države koje pripadnost imaju oba brođa/, a ako ga nema, prava zastave koja su po sadržaju jednake? To se pitanje u konkretnom slučaju nije postavilo, jer su brodovi imali različitu državnu pripadnost, a njihova prava zastave

razlikovala su se baš u pitanju granica odgovornosti.

3/ Može li se primijeniti na sudare na otvorenom moru zajedničko pravo zastave, ili ako ga nema, jednako pravo zastave jednog i drugog broda, ili pak lex fori?

Ta se pitanja javljaju, uz mnoga druga, i u toku predradnja za naš Pomorski zakonik, pa možemo žaliti što nismo naišli na određene stavove presude, bar s obzirom na pitanja pod 1/ i 2/, gdje je bilo mogućnosti za njihovo incidentalno postavljanje.

M.K.

### TRANSPORTNO OSIGURANJE

#### KASACIONI SUD FRANCUSKE

Presuda od 24.V 1965.

Union i Phénix Espagnol i drugi osiguratelji c/a Sagette i Pioton /Sté H.Dumond/

Osiguranje tereta - Osiguranje "razlike u težini" - Baždarenje kao indirektna metoda vaganja tereta - Kada u polici nije ništa ugovoreno glede načina vaganja tereta, osiguranik može primijeniti postupak baždarenja pomoću ovlaštenog mjeraca

Kasacioni sud Francuske odbio je ovom presudom kao neosnovanu reviziju osiguratelja protiv odluke apelacionog suda u Parizu.

U polici kojom se osigurala "razlika u težini" bilo je predviđeno da će se "gubici utvrditi uzimajući kao temelj vaganje /pesage/ u mjestu polaska, izvršeno od ovlaštenog mjeraca, i težina prihvaćena od carine na odredištu", a da ništa nije precizirano u pogledu metode koja će se primijeniti kod mjerenja tereta u mjestu polaska. Osiguranik je u praksi na nekim pošiljkama, koje su stizale u mjesto polaska, primijenio metodu vaganja, a na nekima baždarenje, a baždario je i cijeli brodski teret ukupno na polasku. Osiguratelji su u sporu inzistirali na utvrdjivanju težine pomoću vage, smatrajući da osiguranik nema prava na drugi način utvrditi težinu, a osim toga da je utvrdjivanje težine baždarenjem neprecizno. Apelacioni sud je odbio oba prigovora, zauzevši stajalište da, u nedostatku uglavka u polici, ništa nije sprečavalo osiguranika da primijeni postupak baždarenja, kojim se - iako predstavlja postupak mjerenja kapaciteta broda - dolazi i do obračuna težine ukrcanog tereta, te na taj način predstavlja indirektnu metodu vaganja.

Ovo stajalište prihvatio je u cijelosti Kasacioni sud, pa će prema tome ono biti u buduću mjerodavno za rješavanje