

tuženika ukoliko se to odnosi na štetu o kojoj je riječ u zapisnicima od 5.VIII i 8.X 1963. Iz tužbe proizlazi da je tužitelj pod 2/ primalac tereta po teretnici od 8.VIII 1963. i da ističe svoj zahtjev zbog oštećenja tereta. Takav zahtjev može tužitelj pod 2/ ostvarivati samo prema osobi od koje prima teret na temelju ugovora o prijevozu stvari morem, odnosno po teretnici, a to nije tuženik. Međutim, kako je naprijed navedeno, tuženik je u redu ukrao teret, pa se ni činjenično ne može razabrati koju štetu na teretu želi tužitelj pod 2/ od njega ostvariti. Primjećuje se pak da to nije šteta o kojoj se radi u citiranim zapisnicima, jer su oštećeni bageri ostali u Rijeci, pa nisu uopće predmet prijevoza o kojem je izdana teretnica na temelju koje je tužitelj pod 2/ ovlašten primiti teret.

S obzirom na to što tužitelji nisu za svoju navodnu štetu dali nikakvih drugih dokaza ni u pogledu osnove, ni u pogledu visine, valjalo ih je s tužbenim zahtjevom odbiti.

Izrijeke o parničnom trošku temelji se na čl.143 Zpp.

D.A.

B/ Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLLESKI PRVOSTEPENI SUD

Trgovački odjel /Queen's Bench
Division, Commercial Court/

Presuda od 25.X 1965.

Gesellschaft Bürgerlichen Rechts
and Others c/a Stockholms Rederi-
aktiebolag Svea /"The Brabant"/

Čarter-partija i teretnica - Klauzule čarter-partije obvezuju čarterera da ne izda teretnice koje su za brođara tergotnije - Tipkane klauzule imaju prednost pred štampanima - Brođovlasnikova odgovornost prema imaocu teretnice ne nastaje na temelju zakona zemlje u kojoj je teretnica izdana /a koji zakon propisuje da se obavezno primjenjuju Haška pravila/, nego ta odgovornost nastaje tek kad teretnica postiže učinak ugovora između brođovlasnika i imaoca teretnice, različitog od čarterera

Prvi tužitelj je brođovlasnik njemačkog brođa "Brabant", a drugi tužitelj je Njemačko javno trgovačko društvo, koje je uzelo brođ "Brabant" u zakup /demise-charter/. Tuženi su uzeli brođ u čarter na vrijeme na temelju

Baltice C/p 9.XII 1960. Nesporno je medju strankama da je taj brod 29.XI 1960. iskrcao u Gdynji teret petrolejskog koksa /"petroleum coke"/, da je posada iza toga brod čistila, da je u Lenjingrad stigao 2.XII 1960, da je tu ponovo čišćen na zahtjev sovjetskog krmatelja, da je brod prevezao iz Lenjingrada u Hamburg žito, da je u Hamburg stigao 8.XII 1960. i tu 9.XII 1960. u cjelini iskrcao teret žita bez prigovora od strane primaoca u pogledu stanja tereta. Na temelju brodarskog ugovora na vrijeme brod je pošao u Hornefors /Švedska/ radi krcanja drvene pulpe /"woodpulp"/. Obje strane su znale o kakvom se teretu radi. U Horneforsu je 14.XII 1960. krcatelj tražio da se brod očisti, jer je još bilo ugljene prašine. To je učinjeno. Krcanje je u raznim švedskim lukama završeno 20.XII 1960. Na putu u Nizozemsku brod je imao loše vrijeme s obilatim valjanjem, a stigao je u Amsterdam 26.XII 1960, gdje je završio iskrcaj do 28.XII, da bi 29.XII 1960. došao u Rotterdam gdje je iskrcao preostali teret, i gdje je utvrđeno da je znatan dio tereta oštećen od ugljene prašine onoga koksa koji je u Gdynji iskrcao 29.XI 1960. Nesporno je medju strankama da nečistoća brodskih skladišta nije prouzročena osobnim činima ili propustima prvo- i drugotužitelja, ali je nesporno da je do nje došlo zbog nepažnje /"negligence"/ tužiteljevih ljudi, iako se uzme u obzir niska temperatura u kojoj su ti ljudi morali raditi kod čišćenja skladišta. Tužitelji su na temelju izdanih teretnica morali isplatiti imacima teretnica 7736 funti, 17 šilinga i 7 penca, a imali su još sporednih opravdanih troškova 279 funti, 9 šilinga i 10 penca, a tuženi su imali opravdanih troškova 400 funti.

Klauzule brodarskog ugovora o kojima su se stranke sporile bile su slijedeće: 9.... The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master.... signing Bills of Lading or other documents.... 13. The Owners only to be responsible for loss or damage to goods on board, if such.... loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage.... whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants.... 28. The decks and holds and other cargo spaces to be properly cleaned at Owners' risk and expense before loading. /Ova posljednja klauzula, br.28, bila je tipkana/.

Sud je imao riješiti pitanje da li tuženi charterer mora tužiteljima, brodovlasniku i zakupoprincu broda "Brabant", nadoknaditi iznose koje su oni isplatili imacima teretnica, ili tužitelji moraju tuženome nadoknaditi troškove koje je on tim povodom imao, a na temelju ispravnog tumačenja klauzula konkretnog brodarskog ugovora na vrijeme.

Sudac McNair u tumačenju klauzule br.9 primjenom precedenta Apelacionog suda "Milburn & Co. v. Jamaica Fruit Importing and Trading Company of London" /1900/ prihvatio je stajalište da čarterer ukoliko u teretnici, koju je zapovjednik po njegovom nalogu izdao, nametne brodaru veću odgovornost nego li je ona po C/P, odgovara brodaru za onu štetu koja mu je tako nastala. Prema tome odlučno je pitanje da li bi brodar čartereru bio odgovoran za onu štetu koju je on morao u ovom slučaju nadoknaditi ovlaštenim imalcima teretnice da se radilo o prijevozu tereta samog čarterera. Radi toga treba utvrditi koji je doseg klauzule br. 28 s obzirom na klauzulu br.13. Klauzula br.28 određuje da se čišćenje skladišta ima izvršiti na rizik i trošak brodovlasnikov. Brodovlasnik je odgovoran za to da skladište bude uredno očišćeno, a to je još naročito važno s obzirom na to što je svima strankama bilo poznato da se mora kreći drvena pulpa. Tužitelji su tvrdili da bi se klauzule br.13 i 28 morale tumačiti tako da bi zajedno mogle dati konzistentan rezultat, a to bi bilo kad bi se uzelo da klauzula br.28 znači u vezi s klauzulom br.13 da tužitelji snose rizik za štetu brodu i teretu koje bi nastale prilikom vršenja čišćenja, odnosno kao izuzetak od klauzule br.7 prema kojoj se brod mora nakon isteka brodarskog ugovora na vrijeme vratiti u stanju u kojem je preuzet, ukoliko dodje do oštećenja od čišćenja. Sudac smatra da princip tumačenja klauzula tako da budu međusobno konzistentne ne dolazi do primjene na tipkane klauzule koje su dodane štampanom formularu. Lord Halsbury je u "Glynn and Others v. Margesson & Co. and Others" /1893/ citirao izreku Lorda Ellenborougha u "Robertson and Thomson v. French" /1803/ prema kojoj se "riječima dodanim rukopisom /s time da će uvijek u pogledu tumačenja biti u skladu s jezikom i izrazima koji ih prate/ mora ipak, ako bi bilo kakve razborite sumnje o značenju i smislu cjeline, priznati veći učinak nego li štampanim riječima, utoliko što su rukom pisane riječi neposredni jezik i izraz izabran od samih stranaka za izražaj njihovog shvaćanja, a štampane riječi samo su općenita formula prilagođjena također njihovom slučaju kao i onima svih drugih ugovornih strana u sličnim prilikama i stvarima".

Za tumačenje klauzule br.13 stranke su suca uputile na presudu australijskog suca Walsha u "Westfal-Larsen & Co. A/S v. Colonial Sugar Refining Company, Ltd." /1960/ u Vrhovnom sudu Novog Južnog Walesa. U tom slučaju sudac Walsh, tumačeći klauzulu br.13, presudio je da teret mora pridonijeti u zajedničku avariju, jer je za štetu bio odgovoran strojar, a brodara nije teretila nikakva osobna krivnja. Pri tome je sudac Walsh klauzulu br.13 tumačio tako da smatra da prvi i drugi dio klauzule, s obzirom na upotrijebljene riječi "only" i "personal" u prvom dijelu klauzule, ograničuju područje odgovornosti na osobno pomenjkanje paž-

nje sa strane brodovlasnika ili njegovog poslovođje /"manager"/ ili za druge njegove osobne čine, propuste ili greške, a da za sve to što je izvan toga kruga on ne odgovara. Sudac McNair s obzirom na konkretni slučaj, sve da se uzme da je tumačenje klauzule br.13 dano od suca Walsha ispravno, smatra da bi učinak te klauzule bio uklonjen klauzulom br.28, jer ni u kojem slučaju brodovlasnik /"owner"/ ne može biti osobno kriv za čišćenje skladišta koje mora vršiti osobno posada. Prema tome nije mogla biti namjera redaktora klauzule br.28 da odredba klauzule br.13 ostane na snazi u tom smislu da bi tužitelji bili odgovorni samo za čišćenje koje bi osobno izvršili.

Medjutim drugo je pitanje da li bi tuženi mogli uspjeti i onda kada bi se upirali samo o klauzulu br.13. Tuženi su tvrdili da je rješidba suca Walsha u spomenutom slučaju "Westfal-Larsen" nepravilna i da ju stoga ne bi trebalo slijediti. Tuženi naime tvrde da se klauzula br.13 ima tumačiti tako da i bez obzira na postojanje klauzule br.28 tužitelje tereti odgovornost za oštećenje tereta zbog nečistoće skladišta. Tuženi tvrde da je nesposobnost brodskog skladišta za primanje određenog tereta u vrijeme ukrcaja povreda jamstva za sposobnost za plovidbu, bilo da se radi o apsolutnoj ili relativnoj nesposobnosti. Sudac McNair se s time slaže. Zatim tuženi tvrde da je presuda Kuće Lordova u slučaju "Muncaster Castle" /1961/ utvrdila da je obveza iz Haških pravila, uvrštena u COGSA 1924, da se brod učini sposobnim za plovidbu osobna broderova obveza, koju on ne može delegirati /a pri čemu su se posebno pozvali na govor Lorda Keitha of Avonholme koji je istakao da se radi o "obvezi koja je zakonska ugovorna obveza.." i "Nema prema mome mišljenju ničega neobičnog kad se kaže da je to naizbježiva osobna obveza.."/. Sudac je konstatirao da je to doista učinak "Muncaster Castle" rješidbe. No sudac McNair ne prihvaća dalji izvod tuženoga da bi sudac Walsh, da je sudio iz rješidbe "Muncaster Castle", bio sudio u korist stranke tereta. Smatra naime da treba razlikovati da povreda osobne obveze, koja se ne može delegirati, može nastati osobnom krivnjom na strani tako obvezane osobe /u našem slučaju vlasnika/ ili krivnjom namještenika, ili punomoćnika koje vlasnik upotrebljava da izvrše djelo na koje je obvezan. Pozivajući se za to na govor suca /tada/ Wright-a u "Wilson & Clyde Coal Company, Ltd. v. English" /1938/ dodaje da je sudac Walsh dao ispravno tumačenje klauzule br.13 i stoga što u klauzuli dolaze i riječi "svaki drugi osobni čin ili propust vlasnikov ili njihovog poslovođje" i da ove riječi bacaju određeno svjetlo i na prethodne riječi, pa smatra da riječi kojih je prvotni učinak da dodaju nove kategorije neizuzetih osobnih akata mogu imati učinak da ograniče općenitost /"generality"/ prethodnih riječi. Prema tome je sudjeno: kad ne bi bilo klauzule br.28, da ne bi bilo moguće odbiti tužbeni zahtjev tužiteljev. Konačno je sudac, zapravo obiter, rekao da je nepravilna tvrdnja da je odgovornost tužiteljeva iskrsla prema švedskom zakonu,

koji propisuje da se na izlazne teretnice primjenjuju Haška pravila, jer je ta odgovornost nastala na temelju uglavaka teretnice u onom času kad je ugovor između vlasnika i imalaca teretnice stupio na snagu /"took affect as contracts"/.

Radi toga je sudac odgovorio na postavljena mu pitanja tako da su tužitelji odbijeni, a tuženi su sa svojim protuzahhtjevom uspjeli.

Obje stranke su zahvalile /i tužena stranka koja je protivno argumentirala/ na tome što je sudac McNair podržao presudu suca Walsh-a u "Westfal-Larsen".

/LLIR 1965,2,11, str.546/

E.P.

Bilješka.- Ova rješidba će pridonijeti jasnom tumačenju nekoliko uobičajenih klauzula u brodarskim ugovorima, napose u odnosu između brođara i čarterera kad budu izdane teretnice po nalogu čarterera. Značajno je još i to da je u njoj potvrđeno načelo iz australskog precedenta "Westfal-Larsen", a prema kojemu u brodarskim ugovorima brođar može ograničiti svoju odgovornost samo za svoju osobnu krivnju, a otkloniti ju za djela svojih ljudi, ukoliko njima povjeri zadatke za koje njega tereti osobna dužnost da ih izvrši prema ugovoru. Prihvatajući načelo "Muncaster Castle" da je dužnost osposobiti brođ za plovidbu nedelegabilna osobna brođarova dužnost, sudac je u ovom slučaju smatrao da treba razlikovati dužnost osposobiti brođ za plovidbu od osobnog izvršenja obveze i odgovornosti za to izvršenje. Ova distinkcija je umjesna kod brodarskih ugovora, ali vjerojatno ne bi mogla biti uspješno postavljena kod sporova iz teretnice. U našem pravu s obzirom na jedinstvenu odgovornost za sve prijevoze, bez obzira da li se vrše po teretnici ili ne, ne bi takva distinkcija bila dopustiva. U praksi još nemamo u tom pogledu sudskih rješidaba.

E.P.