

za izbijanje požara bilo potrebno da nastupe izuzetne okolnosti još ne opravdava propuste tih ljudi. Prema tome je potvrđena prvostepena presuda u pogledu izreke o naknadi štete iako iz razloga koji su potpuno različiti od onih na kojima se ona temeljila.

/LLLR 1966,1, str.657/

E.P.

Bilješka. - Vanugovorna odgovornost u engleskom pravu temelji se na raznim institutima, a među kojima su tri temeljna: nemarnost /"negligence"/, smetnja /"nuisance", od koje se opet razlikuje "public nuisance"/ i kauzalna odgovornost /"strict liability"/. U konkretnom slučaju institut kauzalne odgovornosti bio je u raznim presudama koje su se odnosile na isto činjenično stanje spomenut ali nije primijenjen, a i o njemu je bilo malo riječi, jer se sudovi nisu htjeli izraziti o tome da li je tekuće gorivo na brodovima opasna stvar /"dangerous thing"/. Glede instituta nemarnosti u "Wagon Mound" br.1 postavljeno je načelo da i ovdje treba da je šteta predvidiva u času nemarnog postupka kao i kod ugovorne odgovornosti, ali je sada u "Wagon Mound" br.2 ta predvidivost jako proširena, jer su članovi sudskog vijeća Tajnog savjeta otklonili da predvidivost isključuje u slučajevima u kojima je mala vjerojatnost nastupa štete. Oni su dapače smatrali da bi i slučaj "Bolton and Others v. Stone"/1951/ bio drukčije, naime u korist tužiteljice, riješen da se radilo o protupravnom činu /"unlawful activity"/. Kako je u tekstu spomenuto u tom slučaju se radilo o matematički krajnje nevjerojatnom nastupu štete, pa ipak su članovi vijeća smatrali da bi i u tom slučaju mogla šteta biti ocijenjena kao predvidiva da se radilo o protupravnom činu. Konačno s naslova smetnje, pa i javne smetnje /koja se po nekim svojim karakteristikama razlikuje od smetnje/ suci smatraju da odgovornost nastupa samo ako postoji predvidivost štete od određenog čina. Razlika između obične smetnje /"nuisance"/ i javne smetnje /"public nuisance"/ nije u ovoj odluci obogaćeno postavljanjem određenih granica između jedne i druge, pa ostaje u tom pogledu mjerodavno ono što je rečeno u presudi australijskog suca Walsha u pogledu tih razlika u "Wagon Mound" br.2, koja je već u tekstu citirana.

E.P.

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD
/Queen's Bench Division/

Presuda od 15.III 1954.

Pyrene Co., Ltd. c/a Scindia Steam
Navigation Co., Ltd.

Prijevoz stvari morem - Kupoprodaja FOB - Oštećenje tereta pri-
likom ukrcaja, a prije prelaska brodske ograde - Ograničenje

brodovlasnikove odgovornosti prema Carriage of Goods by Sea Act 1924 - Izraz "ukrcaj tereta" ne odnosi se samo na period nakon prelaska tereta preko brodske ograde, nego obuhvaća čitavu pomorsku operaciju ukrcanja - Brodar se može pozvati na ograničenje odgovornosti na temelju Haških pravila, iako u času oštećenja tereta još nije bila izdana teretnica, ali pod pretpostavkom da ugovor o prijevozu predviđa izdavanje teretnice - FOB prodavalac prilikom ukrcanja tereta na brod nastupa prema brodaru kao kupčev punomoćnik

Tužitelj, proizvođač vatrogasne opreme, kao prodavalac sklopio je s Indijskom vladom kao kupcem FOB London ugovor o isporuci 6 vatrogasnih kola. Prema ugovoru kupac zadržava vlasništvo i snosi rizik za robu dok se ne ukrcna na brod. U travnju 1951. prodavalac je primio obavijest od kupca da isporuči robu na dok za ukrcaj na brod "Jal Azad" koji ju je trebao prevesti do Bombaja. Teret je bio ukrcan na maone i kad su brodovlasnikovi stivadori, služeći se brodskom dizalicom, dizali teret na brod, pukao je dio dizalice i jedna vatrogasna kola su pala natrag na maonu gdje su se oštetila. Pri tome taj teret nije ni prešao brodsku ogradu. Prodavalac je podigao tužbu protiv brodovlasnika za naknadu štete za popravak vatrogasnih kola u visini od 966 engleskih funti zajedno s kamatima. Tuženi brodovlasnik priznaje svoju odgovornost, ali tvrdi da je prema prijevoznom ugovoru, koji je inkorporirao odredbe Carriage of Goods by Sea Act-a 1924. /tj. Haška pravila/, njegova odgovornost ograničena na 200 engleskih funti. Poziva se pri tome na ugovor o prijevozu koji je među ostalim sadržavao i ove klauzule: čl.1 "Odredbe ugovora o prijevozu primjenjuju se samo na one prijevoze koji su pokriveni teretnicom.... od časa kad je takova teretnica izdana i koja uređuje odnose između vozara i imaoca teretnice"; čl.1 /e/ "Prijevoz stvari morem pokriva razdoblje od časa kad su stvari ukrcane pa do časa kad su iskrcane s broda"; čl.4 "Ni vozar ni brod neće ni u kojem slučaju biti odgovorni za gubitak ili oštećenje tereta, ili u vezi s teretom za svotu veću od 200 funti po koletu ili komadu tereta."

Tužitelj se usprotivio brodovlasnikovim navodima tvrdeći da bi klauzule ugovora o prijevozu mogle doći do primjene tek od časa kad teret bude ukrcan, tj. kad prijeđe brodsku ogradu. Radnje prije ukrcanja, tj. podizanje tereta s maone na brod nije obuhvaćeno ugovorom o prijevozu, i prema tome ne mogu doći ni u obzir ograničenja odgovornosti iz ugovora, te on ima pravo na punu naknadu štete. Osim toga tužitelj je zastupao mišljenje da bi odredbe ugovora o prijevozu mogle vrijediti tek nakon izdavanja teretnice, jer one reguliraju odnose između vozara i imaoca teretnice, a takova teretnica još uopće nije bila izdana. Tužitelj je

također tvrdio da on uopće nije ni bio stranka iz ugovora o prijevozu, jer nije bio punomoćnik kupčev već je samo izvršavao svoju dužnu radnju iz kupoprodajnog ugovora, koja se sastojala u isporuci robe, a roba je u tom času još bila u njegovom vlasništvu.

Sudac Devlin donio je presudu kojom se tuženi osuđuje na naknadu štete, ali samo u ograničenom iznosu od 200 engleskih funti iz ovih razloga:

Odbija tužiteljeve navode koji tvrdi da izraz ukrcao /"Loaded in"/ ima isto značenje kao i slobodno na brod /"free on board"/. Odredbe prijevoznog ugovora iz čl.1 /e/ ne mogu se tumačiti tako da bi označivale samo određeni vremenski period. Tu klauzulu treba naprotiv tumačiti tako da se izraz "ukrcaj tereta" odnosi na čitav pomorski prijevoz imajući u vidu kombinirani prijevoz. Izraz "ukrcaj" znači čitavu pomorsku operaciju ukrcaja, a ne samo onaj njegov dio, kad teret prijedje brodsku ogradu.

Također ne stoji ni tužiteljeva tvrdnja da Haška pravila inkorporirana u ugovor o prijevozu dolaze do primjene tek nakon izdavanja teretnice. Kad stranke sklope ugovor koji predviđa izdavanje teretnice, onda i očekuju da će teretnica sadržavati uvjete ugovora. U protivnom ona ne bi bila potvrda ugovora, već njegova izmjena. U ovom slučaju bilo bi apsurdno tvrditi da su stranke namjeravale mijenjati odredbe ugovora o teretnici. Teretnica ne predstavlja fazu u razvoju ugovora, i ona se često izdaje kad je brod s teretom već otplovio, a katkada, kad brodski agent ima puno posla, i nekoliko dana kasnije. Stoga sud smatra /iako dotada nije bilo o tome precedenata/ da je svaki ugovor o prijevozu, koji predviđa izdavanje teretnice, od svog nastanka pokriven teretnicom i ulazi u kategoriju ugovora na koje se primjenjuju Haška pravila.

Prelazeći na tužiteljevu tvrdnju da on nije ni bio stranka u prijevoznom ugovoru, pa da se prema njemu ni ne mogu primijeniti ugovorna ograničenja iz tog ugovora, sud je zaključio slijedeće: Tužitelj se ne može pozivati na to da nije u ugovornom odnosu s tuženim i tvrditi da je brod samo "dobrovoljac" kod ukrcaja /"vis-a-vis the seller the ship in loading acts as a volunteer"/. Ta situacija se može podvesti pod širi princip: Treće osobe koje imaju s jedne strane koristi od nekog ugovora i koji im služi za ispunjenje njihove obveze /u konkretnom slučaju isporuke robe iz kupoprodajnog ugovora/ ne mogu se s druge strane ograditi od pojedinih ograničenja iz toga ugovora. Medjutim sve kad se taj princip i ne bi usvojio, postoji i alternativni put koji dovodi do istog zaključka. Naime dostavljanjem tereta uz bok broda prodavalac je prešutno pozvao brodovlasnika da podizanjem tereta na brod prihvati poziv.

Takav pretpostavljeni ugovor /"implied contract"/ svakako mora sadržavati uobičajene brodovlasnikove uvjete. Brodovlasnik sigurno ne bi nikad pristao da ukrcava robu pod drugačijim uvjetima nego što ju prevozi. Iz toga razloga smatra se da su tužitelji vezani odredbama ugovora o prijevozu, prema kojem brodovlasnik ne odgovara za svotu veću od 200 funti po koletu ili komadu.

/LLLR 1954,1, str.321/

V.F.

Bilješka.- Iako je već prošlo dosta vremena od objavljivanja gornje presude, smatramo da ona nije ništa izgubila od svoje zanimljivosti u tretiranju specifičnih problema odnosa kupoprodajnog ugovora FOB, zaključenog između prodavaca i kupca, i ugovora o prijevozu stvari morem, sklopljenog između brodaru i kupca. Naime prodavac je prema FOB ugovoru snosio sve troškove i rizik za robu do časa stvarnog prelaska brodske ograde. Prema nesporno utvrđenom činjeničnom stanju šteta na robi dogodila se u času kad teret viseći na brodskoj dizalici još nije prešao zamišljenu crtu brodske ograde. Tužiteljevu tvrdnju da roba nije ni bila ukrcana sud je odbacio dajući ekstenzivno tumačenje riječi "ukrcaj". Pri tome je naglasio da je podjela operacije krcanja u dva dijela: do brodske ograde i preko nje, danas potpuno zastarjela i da je izgubila ono značenje koje joj se pridavalo u XIX stoljeću. Prodavalac iz FOB ugovora djelovao je prema brodaru, po mišljenju suda, kao punomoćnik kupčev, te su se na njegov odštetni zahtjev odnosila i ograničenja iz prijevoznog ugovora. Ipak mogli bismo se zapitati kakovu bi odluku donio sud da se FOB prodavalac nije pozivao na vanugovornu odgovornost brodarovu, nego da ga je tužio za naknadu štete iz ugovora, pozivajući se pri tome na činjenicu da je do štete došlo zbog nesposobnosti broda za ukrcaj tereta, tj. zbog loma brodske dizalice, a ona bi se mogla podvesti pod pojam nesposobnosti broda na početku putovanja, a za nju brodar odgovara neograničeno.

U našem zakonu se za ograničenje odgovornosti brodaru ne postavlja pitanje da li je teretnica izdana, jer brodar odgovara ograničeno bez obzira na izdavanje teretnice.

V.F.