

B/ Odluke stranih sudova i arbitraža

KUĆA LORDOVA /House of Lords/

Presuda od 22.VI 1966.

Albacora S.R.L. c/a Westcott &  
Laurence Line, Ltd.

Prijevoz stvari morem - Odgovornost broдача - Iako pokvar-  
ljivi teret - Vlastita mane tereta - Izuzeti slućajevi -  
Krcatelj je dužan bolje poznavati svojstva svoje robe koju  
predaje na prijevoz nego brodar - Brodar nije dužan podu-  
zimati posebne mjere za očuvanje tereta ako na to nije bio  
upozoren - Ako krcatelj predaje robu za čije očuvanje je  
potrebno održavanje niske temperature tokom prijevoza na  
brod koji nema rashladnih uređaja, brodar ne odgovara za  
štetu nastalu na robu zbog neodržavanja potrebne tempera-  
ture - Po engleskom pravu nije konačno zauzeto stajalište  
da li brodar, kada dokaže uzročnu vezu između izuzetog  
slučaja i štete, mora dokazivati i nepostojanje krivnje za  
koju je odgovoran

Kuća Lordova je kao trećemolbeni sud sudila u spo-  
ru u kojemu je tužitelj, primalac, tražio naknadu štete od  
tuženog broдача u iznosu od 8.180 funti 3 s. i 11 d. stoga  
što mu nije izručio teret u stanju u kojem ga je primio na  
prijevoz morem, a tuženi se tom zahtjevu opirao pozivajući  
se na odredbu sl. m/ t.2, čl.IV Haških pravila /vlastite ma-  
ne/ i na sl. p/ iste tačke i člana Haških pravila /skrivena  
mane tereta/. Prvostepeni sud Škotske /Court of Session/ je  
16.VI 1964. djelomice usvojio tužbeni zahtjev presudom Lorda  
Cameron, a drugostepeni sud /Court of Session, Inner House/  
Škotske odbio je tužbeni zahtjev u cijelosti. /Ove su presu-  
de prikazane u ovom periodiku br.27, str.42 i d., a prema  
LLLR 1965, 2, str.37 i d./

U trećemolbenom postupku bilo je među strankama  
nesporno da su činjenice kako ih je prvostepeni sudac utvr-  
dio tačne, pa da se prema tome radilo o ribi u kojoj će bak-  
terije djelovati štetno, ako se neće čuvati u temperaturi  
nižoj od 5° C, zatim da brod nije imao hladnjače, da je na  
sanducima tereta bilo samo naznačeno da se moraju držati da-  
leko od strojeva i kotlova /"Keep away from engines and boi-  
lers"/ i da nitko nije upozorio časnike broda i njegovu po-  
sadu na neobičan značaj tereta.

U Kući Lordova istaknuto je kako je tek vještak sa-  
mim strankama u parnici protumačio da bi se riba kraj najbo-  
ljeg vjetrenja pokvarila, ako se ne bi održavala naznačena

temperatura, jer su dotada stranke tvrdile da teret nije dobro vjetren /tužitelj/, odnosno da ambalaža nije odgovarala i da je roba bila već pokvarena /tuženi/.

Tužitelj je u Kući Lordova kao žalitelj tvrdio da je tuženi postupao protuugovorno u smislu st.2, čl.III Haških pravila, jer da nije uredno iskrcao teret /temeljeći to na riječima "properly..... discharge"/, zatim da tuženi nema prava pozivati se na sl. m/ i p/ t.2, čl.IV Haških pravila, i da je njegova šteta veća nego je bila ona koju mu je dosudio prvostepeni sudac. Naprotiv je tuženi tvrdio da je on postupao u skladu s t.2, čl.III Haških pravila i da mu pripada pravo na pozivanje na izuzete slučajeve iz sl. m/ i p/ spomenutog člana HP.

Članovi vijeća Kuće Lordova /Reid, Guest, Pearce, Upjohn i Pearson/ bavili su se najprije konstrukcijom riječi u t.2, čl.III Haških pravila, jer se upotrebljavaju riječi "na prikladan i brižljivi način krcati..... i iskrcati prevezeni teret" /"properly and carefully load..... and discharge the goods carried" - "de façon appropriée et soignée au chargement..... et au déchargement des marchandises transportées"/, pa su konstatareli da istina riječ "properly" znači nešto malo više od "carefully", ali da ju treba protumačiti prema riječima Kilmuir L.C. u G.H. Renton & Co.,Ltd. v. Palmyra Trading Corporation of Panama /1957/ kao zahtjev da se primjeni dobra metoda /"in accordance with a sound system"/ na postupak s teretom /Lord Reid/, čemu se dodaje da dobra metoda ne znači takvu metodu koja bi odgovarala svim pa i najneobičnijim svojstvima tereta /"all the weaknesses and idiosyncrasies of a particular cargo"/, pa se zato poziva i na Viscounta Sumnera u F.C. Bradley & Sons, Ltd. v. Federal Steam Navigation Comp., Ltd. /1927/, koji je istakao da krcatelj bolje poznaje teret nego brodar i prema tome pravilno mora i snositi rizik za njegova svojstva /Lord Pearce/. U ovom govoru se dalje ističe da brodar neće biti odgovoran za kvar robe koja zahtijeva niske temperature tokom prijevoza ako je roba predana na prijevoz na brod koji nema rashladne uređaje. U istom govoru se naglašuje da kad bi Haška pravila situaciju koja je postojala po common law-u u tom pravcu htjela promijeniti, ne bi to učinila samo riječcu "properly" nego bi tome onda dodala izričite odredbe iz kojih bi takav stav bio vidljiv. Dalje je istaknuto kako uvodne riječi COGSA 1924. ovlašćuju sud da posegne za francuskim tekstom konvencije, a iz njega značenje riječi "properly" kao "appropriée" pokazuje da se upravo radi o krcanju i iskrcavanju i svim međupostupcima koji moraju biti izvršeni na prikladan način /"appropriate manner"/, pa to doista ide dalje od brižljivog /"carefully"/ načina, ako se toj riječi dađe preusko značenje /Lord Pearson/. Kako su se još dva člana vijeća složila s Lordom Reid /naime Lordom Guest i Upjohn/, očito je da je postignuta jednoglasnost da briga za teret propisana u t.2, čl.III Haških

pravila ostaje u granicama primjerene brige prema slučaju i u granicama onoga što brodar može znati o teretu.

Kad su utvrdili da je "in concreto" brodar ispunio svoje obveze glede postupka s teretom, postavilo se drugo pitanje: da li se radilo o vlastitoj manj robe. Reproducirana je izreka suca Gorell Barnes u *The Barcore* /1896/ u kojoj on kaže da je teret stigao u lošem "stanju radi pomanjkanja snage da podnese obični prijevoz u brodu", a pod "običnim prijevozom" /"ordinary transit"/ smatra, prihvaćajući mišljenje Lorda Clyde u ovom istom slučaju u drugostepenoj odluci, prijevoz koji ugovor nameće brodaru. Ovaj teret nije bio za to sposoban /Lord Reid/, jer to slijedi iz vještačkog mišljenja /Lord Guest/. Pitanje da li je brodar dužan, i ako nema obavijesti od naručitelja da je to potrebno, da teret podvrgne hladjenju u toliko je neriješeno što se o tome nije u postupku raspravljalo, jer stranke nisu ni znale do konca prvostepene rasprave da se o takvom teretu radi, pa o tome nije odlučeno /Lord Guest/. I ostali članovi vijeća složili su se s time da teret nije bio sposoban za prijevoz koji je bio ugovoren, i da je stoga postojala njegova vlastita mana.

Konačno su se neki članovi vijeća izrazili i o tome da li brodar, kad dokaže postojanje izuzetog slučaja, mora još dokazati i to da nema na njemu ni na njegovim ljudima nikakve krivnje, kao što je to tvrdio prvostepeni škotski sudac /Lord Ordinary Cameron/. Svi članovi vijeća smatrali su da je tuženi dokazao da na njegovoj strani nema krivnje. Ipak su se dva člana vijeća o tom pitanju izrazila i to: jedan član vijeća tako, što je rekao da jako sumnja da li je izreka suca Wrighta u *Gosse Millard v. Canadian Government Merchant Marine* /1927/ da takav dodatni teret dokaza leži na tuženome ispravna /Lord Pearce/, a drugi član vijeća /Lord Pearson/ je pak izričito rekao slijedeće: "Nema izričite odredbe, a po mom mišljenju ni implicitne odredbe u Haškim pravilima da se brodovlasnik ne može ex lege osloniti na izuzetak /"exception"/ osim ako dokaže odsutnost nepažnje na svojoj strani. No on mora dokazati da je šteta prouzročena jednom izuzetom opasnošću ili izuzetim uzrokom, a u svrhu da to učini u pojedinom slučaju, on mora pružiti dokaze koji isključuju uzročnost zbog njegove nepažnje. U ovom slučaju dokazano je da brodovlasnik nije bio nepažljiv." Ostala tri člana vijeća o tome se nisu izrazila, a i u govorima ove dvojice lordova ove izreke nisu bitne za njihovu odluku.

Žalba je odbijena, jer su svi članovi vijeća smatrali da je brodar postupao u skladu sa svojim ugovornim dužnostima i Haškim pravilima budući da se radilo o neobičnom teretu, pa je stoga vlastita mana tereta bila uzrok nastale štete.

Stranke su si međusobno prigovorile da su protivno pravilima postupka svoje činjenične tvrdnje prekasno poduzele i čak mijenjale u višim molbama, a to da nije dopušteno. Lordovi su u tom pogledu konstatirali da se već u prvostepenom postupku to dešavalo i da nije prema stanju spisa moguće konstatirati tko je to započeo, niti je pravovremeno bilo koja stranka tome prigovorila.

/LLLR 1966,2, str.53/

E.P.

Bilješka.- U ovoj odluci Kuće Lordova zauzeto je vrlo određeno stajalište o tome da brodar mora biti upozoren na takve vlastitosti tereta koje zahtijevaju posebnu brigu, pa i to: ako se bez takvih upozorenja povjeri brodaru teret za koji njegov brod nije opremljen, da on neće nikako odgovarati za povredu ugovora. Isto je tako vlastita mana robe s obzirom na putovanje definirana. Ono što je u ovoj odluci manje jasno riješeno jest pitanje da li brodar koji je dokazao postojanje izuzetog slučaja mora još i dokazati da ni njega ni njegove ljude ne tereti nikakva culpa /ovdje "negligence"/. Izreke Lorda Pearce-a i Lorda Pearson-a nisu sasvim jednake, pa ona Lorda Pearson-a kao da traži više od broдача nego ona Lorda Pearce-a. Međutim obje su "obiter dicta", jer nisu potrebne za obrazloženje njihove odluke, budući da je u ovom slučaju brodar upravo dokazao svoju nekrivnju. Neprilika je u tome što je za škotsko pravo prvostepeni sudac izrekao da takav teret dokaza tereti broдача, a da ima i prvostepeni engleski slučaj koji tako kaže. Škotska apelacija izričito u to pitanje nije ulazila, nego se od njega ogradila. Sada u Kući Lordova nije došlo do odlučne reakcije, pa se prema tome mora reći da se u tom pogledu englesko pravo, matično pravo Haških pravila, nalazi u nejasnom stanju otkada se pokolebalo povjerenje u precedent "Glendarroch" /1894/, i unatoč stanja engleske doktrine pa i američke prakse i doktrine. /V. u ovom periodiku br.27, str.46 "Raspodjela tereta dokaza između primaoca tereta i broдача kod izuzetih slučajeva"/. U našem pravu je ovo pitanje jasno riješeno u smislu da brodar ne mora, kada dokaže postojanje uzročne veze između štete i izuzetog slučaja, dokazivati nepostojanje krivnje, ali korisnik prijevoza može dokazivati osobnu krivnju broдача ili komercijalnu krivnju njegovih ljudi.

E.P.