

PRVOSTEPENI SUD
ZAPADNE AUSTRALIJE

Presuda od 4.III 1966.

Brod "Beltana"
Automatic Tube Company, Pty, Ltd.
and Email Ltd.-Balfour Buzacott
Division c/a Adelaide Steamship
(Operations) Ltd, Adelaide Ste-
amship Company, Ltd, and Adelaide
Steamship Company, Pty, Ltd.

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Zastara -
Klauzule teretnice - Ako su stranke prilikom sklapanja u-
govora imale u vidu izdavanje jedne odredjene teretnice,
klauzule te teretnice primjenjuju se medju strankama i
ako teretnica nije izdana - Zastara zahtjeva od broдача
za štete na teretu počinje teći od momenta predaje tereta
- Predajom se smatra i uskladištenje robe od strane bro-
дача tako da je primaocu omogućeno da preuzme robu

U sporu koji su pokrenuli tužitelji, kao vlasnici oštećenog tereta, protiv tuženih, kao broдача broда "Beltana", radi oštećenja tereta, trebalo je riješiti prethodno pitanje da li je zahtjev tužitelja zastario, pa i onda ako njihov zahtjev inače stoji. Nesporno je bilo medju strankama da je teret prevožen na osnovi prijevoznog ugovora, a bez izdanja teretnice, iako je u potvrdama o ukrcaju postojala klauzula prema kojoj će se teretnica izdati, ako bude zatražena. Nadalje bilo je uglavljeno da će se teret prevoziti prema uvjetima kakvi su sadržani u uobičajenoj teretnici koju u to vrijeme broдар upotrebljava. Broд je iskrcao, a kamion prevezao u špediterovo skladište 27 svežnjeva robe 4.IX 1962, 6 svežnjeva 5.IX 1962. i 6 svežnjeva 6.IX 1962. Roba je u skladištu bila na raspolaganje primaocu uz predočenje bez zapreke odmah navedenih dana. Primalac je podigao 13 svežnjeva robe 4.IX 1962, 7 svežnjeva 6.IX 1962. i 19 svežnjeva 7.IX 1962. Tužba je podignuta 9.IX 1963, pa je tuženi istakao prigovor zastare.

Tužitelj je tvrdio da zastarni rok teče prema čl.III, st.6. Haških pravila i australskoga COGSA 1924. od časa predaje tereta, ili od časa kad je teret trebao biti predan, pa da prema tome teče od 7.IX 1962, tj. od dana kad je tužitelj zadnju partiju robe preuzeo. Naročito je isticao jedinstvenost predaje tereta iz jednoga ugovora o prijevozu, pa je smatrao da ne bi moglo biti zastare zahtjeva iz oštećenja dijelova tereta koji su prije 7.IX 1962. predani. (Datum 9.IX 1963. bio bi pravovremen

prema Zakonu o tumačenju zakona od 1901-1964, jer se smatra kad zadnji dan roka pada na subotu, kao što je to bilo 1963. s danom 7.IX, da se onda zadnji dan roka pomiče na prvi slijedeći radni dan.)

Tuženi je svoj prigovor zastare obrazlagao time što je tvrdio da prema uglavcima u njegovoj teretnici ne samo brodarova odgovornost za teret nego i predaja tereta slijedi iz oslobadjanja tereta od brodskog čekrka i njegovog spuštanja na obalu. Za slučaj da bi sud stao na drukčije stajalište smatrao je da bi zastara tekla za svaku partiju tereta odvojeno, pa da bi prema tome i u tom slučaju zastara nastupila za dio tereta koji je primalac preuzeo 4. i 6.IX 1962.

Sudac (Nevile) prihvatio je prigovor zastare i kod toga je dao u bitnim crtama ovo obrazloženje:

Iako nije izdana teretnica u konkretnom slučaju, uglavljeno je u potvrdi ukrcaja da će na prijevoz ovog tereta dolaziti do primjene odredbe uobičajene brodarove teretnice. Prema izreci suca Devlina u Pyrene Company, Ltd. v. Scindia Steam Navigation Company, Ltd. (1954) ugovor o prijevozu redovito se sklapa prije izdavanja teretnice, koja se katkada izdaje i nekoliko dana kasnije (npr. kad je agent preopterećen poslom), ali ako su stranke očekivale da će se izdati teretnica, treba smatrati da su sklopile ugovor u očekivanju da će se izdati teretnica koje su im uvjeti poznati. Prema tome treba i u ovom slučaju primijeniti klauzule uobičajene brodarove (tuženoga) teretnice. U toj teretnici, osim uključenja australijskog COGSA 1924, određeno je da će primalac na odredištu primiti teret od brodarova i da će brodarova odgovornost prestati čim se teret oslobodi čekrka. Prema COGSA, koja je dio ugovora, zastara počinje teći od predaje tereta.

Pitanje što je predaja tereta nije riješeno u zakonu, a COGSA čak ni ne normira dužnost predaje tereta (kao ni Haška pravila) nego to prepušta common law-u, iako je australijski Zakon o prijevozu tereta morem od 1904. (koji je COGSA ukinula) o tome imao norme. Ostaje da se u precedentima nadju odluke koje bi osvijetlile to pitanje. U slučaju Australasian United Steam Navigation Company, Ltd. v. Hiskens (1914) australijska apelacija odlučila je većinom glasova (i to na temelju zakona od 1904) da je za predaju dovoljno da brodar izvrši one radnje koje su dovoljne da omoguće preuzimanje posjeda robe od strane primaoca (a "in concreto" je, u skladu s ugovorom, teret složen na obalu bez posebne obavijesti primaocu, pa je i nestao). Odvojena mišljenja sudaca u ovom slučaju isticala su da takva predaja tereta u odsutnosti primaoca nije predaja. U slijedećem slučaju Keane v. Australian Steamships Pty, Ltd. (1929) (u ovoj presudi na temelju

COGSA 1924) većina sudaca u Apelaciji smatrala je da je predaja čak i preuzimanje robe u vlastita brodarova skladišta, ako tako teretnica predaju definira. Stariji australijski slučaj *Barraclough v. Orient Steam Navigation Company* (1883) također je smatrao da (na temelju analogne klauzule u teretnici) spuštanje tereta na obalu dostaje za predaju, a da je stvar primaoca da isplati dužne svote i doista uzme teret u svoje ruke. U rješidbi Tajnog savjeta u australijskom slučaju *Chartered Bank of India, Australia and China v. British India Steam Navigation Company, Ltd.* (1909) sud je smatrao da takva predaja nije predaja, ali da vrijedi klauzula da brodarova odgovornost za teret prestaje spuštanjem tereta ispod čekrka. Sudac Neville smatra da je izreka o predaji "obiter dictum", jer nije potrebna za odluku, budući da se ona zasniva na prestajanjju brodarove odgovornosti, tako da je na temelju toga jednog razloga odbijena tužba.

Analizirajući votume sudaca u tim rješidbama sudac Neville nalazi da su tri suca smatrala da prema konkretnoj klauzuli teretnice za predaju dostaje da je teret iskrcan na obalu i ispušten ispod čekrka, dva suca da to vrijedi samo onda ako je primalac imao razumne mogućnosti da uzme teret u posjed, jedan sudac da još treba i to da primalac bude prisutan, i konačno jedan sudac da primalac mora biti prisutan i da mora uzeti stvarno u posjed teret. Iz tih različitih "rationes decidendi" sudac izvodi da se smije reći da je prema klauzuli teretnice predaja dovršena ili kad je teret oslobođen čekrka, ili barem kad je primalac imao mogućnost da ga uzme u posjed.

Prema tome sudac smatra da je "in concreto" (u skladu s australijskim rješidbama od 1914. i 1929, koje su gore citirane) teret bio predan najkasnije kad je iskrcan i predan u špediterova skladišta, gdje ga je primalac mogao podići isti dan, dakle između 4. i 6. IX 1962, pa je stoga zastara nastupila, jer je zadnji dan za tužbu bio 6. IX 1963. Izričito sudac nije odlučio da li se predajom prema toj klauzuli ima smatrati čas oslobođenja tereta od čekrka, ili čas njegovog uskladištenja uz mogućnost za primaoca da ga podigne.

(LLR 1967, 1, str.531)

E.P.