

ocjena ne bi odgovarala. To je ujedno razlog zbog kojeg sud nije našao razloga da vrijednost dijela vozarine koja otpada na neprevaljeni put utvrđuje vještačenjem.

Osnovan je tuženikov zahtjev u pogledu troškova koji su nastali zbog bezuspješno provedenog ročišta od 10.I 1968, pa je odnosni trošak u visini koja odgovara troškovima puta uključivši dvije dnevnice u ukupnom iznosu od 556.- novih dinara, odbijen od troškova koji su tužitelju priznati s naslova sudskih taksa. Drugih troškova tužitelj nije imao.

Z.R.

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLJSKI PRVOSTEPENI SUD

Pomorski odjel (Admiralty Division)

Presuda od 20. i 21.XI 1967.

Coldwell-Horsfall c/a West Country  
Yacht Charters, Ltd, and others

Ograničenje brodovlasnikove odgovornosti - Sudar pomorskih brodova - Prema Merchant Shipping Act-u od 1958. vlasnik koji je ujedno i zapovjednik broda u času sudara i koji je skrivio sudar ima pravo na ograničenje odgovornosti - Za tumačenje internih propisa treba uzeti i međunarodne konvencije na temelju kojih je propis donesen - U postupku za ograničenje odgovornosti sve troškove snosi podnosilac zahtjeva za ograničenjem ako se protustranka "razborito" upustila u spor

Motorni brod "Annie Hay" od 7,96 tona kojim je upravljao vlasnik sudario se u luci Falmouth s jahtom "Rosewarne", koja je nakon sudara potonula. Utvrđeno je da je do sudara došlo krivnjom zapovjednika-vlasnika broda "Annie Hay" koji stojeći za kormilom svoga broda nije uopće vidio jahtu koja je dolazila, a koju je svakako morao opaziti. Zapovjednik-vlasnik priznaje svoju krivnju, ali traži kao tužitelj u postupku za ograničenje odgovornosti da se njegova odgovornost ograniči na 188 funti (23 funte, 13 šilinga i 9 27/32 penija po toni). Kao protustranka u sporu nastupili su oštećeni vlasnici, čarteri i potčarteri jahte "Rosewarne", koji su se kao tuženi oprli zahtjevu za ograničenje odgovornosti, tražeći da tužitelj naknadi štetu u punom iznosu, tj. 2716 funti.

Zastupnik tužitelj je obrazložio je zahtjev za ograničenje s tri razloga: 1) Treba doslovno tumačiti značenje riječi "svaka osoba u svojstvu zapovjednika" Merchant Shipping Act-a od 1958, pa prema takovom tumačenju može se i vlasnik smatrati uključenim u taj pojam i treba mu dopustiti da ograniči svoju odgovornost; 2) U Merchant Shipping Act-u od 1894. (Sec.508) postojao je propis prema kojem zapovjednik ili mornar, koji je ujedno i vlasnik ili suvlasnik broda, nema prava ograničiti svoju odgovornost za greške koje je počinio u svojstvu zapovjednika ili mornara. Budući da te odredbe u novom zakonu nema, treba zaključiti da je bila zakonodavčeva namjera da zapovjedniku-vlasniku dopusti ograničenje u tim slučajevima; 3) Zakonodavčeva namjera bila je da donošenjem Merchant Shipping Act-a od 1958. recipira u englesko pravo Medjunarodnu konvenciju o ograničenju odgovornosti pomorskih brodovlasnika od 1957. Budući da Konvencija u takvom slučaju dopušta ograničenje odgovornosti, treba i engleski zakon tako interpretirati.

Zastupnici tuženoga podnijeli su sudu svoje protuargumente. Oni su utvrdili da engleski zakon razlikuje dvije kategorije osoba: poslodavce i posloprimce. Prvi mogu ograničiti svoju odgovornost samo u slučaju ako ne postoji njihova osobna krivnja, drugi imaju pravo na ograničenje i u slučaju svoje osobne krivnje. Dati zapovjedniku-vlasniku u konkretnom slučaju pravo na ograničenje odgovornosti značilo bi pomiješati te dvije kategorije osoba i stvoriti hibrid koji zakonodavac nije imao na umu. Također bi mogućnost ograničenja odgovornosti koju dopušta zakon i izraz "svaka osoba u svojstvu zapovjednika" trebalo tumačiti restriktivno. Naime takova odredba u biti oduzima oštećenom prava koja on ima prema common law-u, a prema kojima se svaka šteta naknadjuje prema principu povrata u prijašnje stanje (restitutio in integrum). Zbog toga bi trebalo uzeti restriktivno tumačenje zakona, jer bi se time manje narušili osnovni principi common law-a.

Sud je presudio u tužiteljevu korist, i dopustio mu ograničenje odgovornosti iz slijedećih razloga: Novi engleski zakon (Merchant Shipping Act od 1958) nema više odredbe koja se nalazila u starom zakonu (Merchant Shipping Act-u od 1894) a prema kojoj zapovjednik-vlasnik ne bi imao prava na ograničenje odgovornosti. Jasna je bila intencija zakonodavca kad je takovu odredbu ispustio.

Također je bila namjera zakonodavca da donošenjem novog zakona recipira u englesko pravo odredbe Medjunarodne konvencije od 1957. Ukoliko se pojavi sumnja u interpretaciju koje odredbe zakona, tada je sud ovlašten da pogleda i Konvenciju i da odande uzme pravu interpretaciju. Zato i u

konkretnom slučaju treba izraz zakona "svaka osoba u svojstvu zapovjednika" tumačiti doslovno, a ne restriktivno i dati vlasniku, koji je u svojstvu zapovjednika skrivio sudar, mogućnost ograničenja odgovornosti.

Sud je odredio da troškove cijelog postupka snosi tužitelj. To je obrazložio time što je praksa takova da tužitelj treba snositi i svoje i tuženikove troškove u postupku za ograničenje odgovornosti ako se tuženik "razborito" upustio u spor. "Razboritost" takovog postupka određuje sud po svojoj diskrecionoj ocjeni. U konkretnom slučaju sud je smatrao da je tuženikovo opiranje tužiteljevom zahtjevu za ograničenje bilo razborito i zato ga je oslobodio troškova.

(LLLR 1968, 1, str.141)

V.F.

Kako je član 3, st.5. Bruxelleske konvencije o ograničenju odgovornosti pomorskih brodovlasnika od 1957. preuzet u englesko pravo

Bruxelleska konvencija o ograničenju odgovornosti pomorskih brodovlasnika od 1957. u svom čl.3, st.5. kaže slijedeće: "Za određivanje granica brodovlasnikove odgovornosti u skladu s odredbama ovog članka, brodovi koji su manji od 300 tona bit će tretirani kao da su 300 tona". Takav propis, koji je za male brodove dosta tegotan, jer im nameće granicu odgovornosti kao za brodove od 300 tona, bio je predmet mnogih diskusija i na samoj Bruxelleskoj dipl. konferenciji 1957. (Vidi поближе Conférence Diplomatique de Droit Maritime, Dixième Session, Bruxelles 1957, 1958, str.117, 343, 393.) Mnoge zemlje željele su vlasnike takovih brodova, koji su često ujedno i zapovjednici, iz socijalnih razloga podvrći povoljnijem postupku. Osim toga smatralo se da za takove male brodove, koji uglavnom i plove u državnim granicama, nije ni potrebno protegnuti međunarodne unifikacijske propise. Iz tih je razloga i Zaključni protokol konvencije dopustio zemljama ugovornicama da s rezervom izuzmu od primjene odredaba Konvencije brodove manje od 300 tona. Mnoga su nacionalna zakonodavstva krenula tim putem i pridržala si pravo normiranja ograničenja odgovornosti za svoje male brodove. U engleskom Merchant Shipping Act-u od 1958. u Sec.1, čl.1. ustanovljena je minimalna granica odgovornosti od 300 tona samo za tjelesne štete. Za materijalne štete granica odgovornosti računa se prema stvarnoj tonaži broda. Budući da je u gornjoj presudi došlo samo do materijalne štete, to je i granica odgovornosti bila samo 188 funti.

Možda bi trebalo napomenuti da je i Jugoslavija s rezervama potpisala Bruxellesku konvenciju od 1957. U našem Nacrtu zakona o ograničenju odgovornosti brodova u čl.6. predviđa se da "Iznos ograničene odgovornosti po odredbama ovog zakona ne može biti manji od iznosa za brod od 100 tona".

V.F.

FRANCUSKI KASACIONI SUD

Presuda od 9.I 1968.

Osiguratelji c/a Cie de navigation  
Paquet i Manutention marocaine

Prijevoz stvari morem - Primjena prava - Ako iz ugovora stranka proizlazi da treba primijeniti jedno određeno pravo, to se pravo primjenjuje i na odnose koji nastaju u luci iskrcaja

Tužitelji su osiguratelji, koji su svom osiguraniku - primaocu isplatili osigurninu, a tuženik je brodar. Među strankama se vodi spor o naknadi štete koja je nastala na teretu koji je brodar prevezao. Uz ostala sporna pitanja bilo je i pitanje primjene prava.

Krcatelj i brodar su francuske pravne osobe. Ugovor je sklopljen u Francuskoj, i luka ukrcaja je bila u istoj zemlji. U teretnicu je bila unesena klauzula prema kojoj je bila ugovorena sudska nadležnost konzularnog suda u Marseilleu. Luka iskrcaja nalazila se u Maroku.

Na temelju ovih činjenica Apelacioni sud je stao na stajalište da u ovom slučaju treba primijeniti francusko pravo. Međutim ovo pravilo ima iznimaka i to ukoliko se tiče luke iskrcaja. "Nužnost u kojoj se nalazi primalac da obavi određene poslove u relativno kratko vrijeme zahtijeva da se interesenti podvrgnu zakonu koji mogu lako i brzo doznati u mjestu za koje je propisan". Iz ovoga proizlazi, prema stajalištu Apelacionog suda, da se zakon luke iskrcaja mora primijeniti na sve operacije i formalnosti koje se moraju poduzeti prilikom dolaska broda, a prije preuzimanja tereta od strane primaoca. Ovo se odnosi osobito na protest i prekluzivni rok. Budući da je u konkretnom sporu tužba podnesena nakon isteka prekluzivnog roka predviđenog u marokanskom pravu, Apelacioni sud je tužbeni zahtjev odbio.

Kasacioni sud nije prihvatio ovo stajalište Apelacionog suda. Prema mišljenju Kasacije ako je Apelacioni sud došao do zaključka da se na sporni odnos mora, na temelju