

nadležnosti u tim zemljama. Takodjer nema osnove tvrditi da bi vozar imao pravo izbora suda samo kad bi bio tužitelj, jer ne postoji razlog da se restriktivno tumači tekst i smisao klauzule XIX. Za to vozar ima pravo izbora i kao tuženi. Osim toga takovo pravo izbora isključuje opću nadležnost suda, koja bi se u konkretnom slučaju, da takove klauzule nema, računala prema mjestu ispunjenja ugovora. Mogućnost da postoji i takova nadležnost uz onu prema vozarovu izboru, značilo bi klauzuli u teretnici odricati svaku važnost. Navodi tužiteljevi da je tuženi odustao od svoga prava izbora takodjer nisu tačni. Činjenica što se u korespondenciji s tužiteljem vozar još nije poslužio tim svojim pravom još ništa ne govori o njegovoj namjeri da se tim svojim pravom kasnije ne posluži. Štunja tuženoga u tom pogledu nije dovoljna. Da se vozar želio odreći svoga prava izbora, on bi to trebao izričito izjaviti, ili se tako vladati da se nedvosmisleno moglo zaključiti da se svoga prava odriče. To se međutim u konkretnom slučaju nije dogodilo.

(HANSA 1968, str.326)

V.F.

AUSTRALIJSKI PRIZIVNI SUD  
(High Court)

Presuda od 21.XII 1967.

Australian Oil Refining Pty,Ltd. c/a  
R.W.Miller & Co.Pty,Ltd.

Brodarski ugovor - Klauzula nemarnosti - Ova se klauzula odnosi na sve štete koje nastanu nautičkom krivnjom posade - U svrhu isključenja općeg pravila "common law-a" o odgovornosti potrebno je da je isključenje odgovornosti jasno izraženo u ugovoru

Tužitelj (Australian Oil Refining Pty,Ltd.) je naručitelj broda i vlasnik luke u koju je brod ušao, a tuženi je vlasnik broda (R.W.Miller & Co.Pty,Ltd.). U brodarskom ugovoru je u t.15. predviđeno da brodovlasnik ne odgovara za štete i gubitak koji nastanu ili slijede iz greške zapovjednika, mornara, pilota i drugih osoba u njegovoj službi, a ako se radi o greškama "in the navigation or in the management of the vessel" (u plovidbi ili u upravljanju brodom), a u t.30. predviđeno je da će u naručiteljevoj luci brod uzeti pilota na naručiteljev trošak. Konačno se u t.33. određuje da brodovlasnik ne daje bezuvjetno jamstvo sigurnosti za plovidbu, nego da se izričito imaju primijeniti sva prava i

oslobodjenja vozara iz Haških pravila u obliku u kojem su ona ozakonjena u zemlji ukrcaja, a ako takvog ozakonjenja nema, onda prema čl.IV Haških pravila.

Brod tuženoga imao je pilota u času kad je ulazio u tužiteljevu luku, ali je zbog pogrešnog manevra udario u obalu i oštetiio lučke naprave. Tužitelj je utužio nastalu mu štetu na lučkim napravama, a tuženi se usprotivio tužbenom zahtjevu. Prvostepeni sudac Macfarlan udovoljio je tužbenom zahtjevu, a Prizivni sud je većinom glasova (predsjednik Barwick i suci Kitto i Owen) preinačio prvostepenu presudu i odbio tužbeni zahtjev, a manjina je odvojeno glasala (suci McDernan i Windeyer). Bitni razlozi većine jesu slijedeći:

Suci većine - nakon što su utvrdili da je neprijevano da je tuženi brodovlasnik bio obvezan doći na ukrcaj u tužiteljevu luku, da je tako došao i da je uzeo na brod pilota kao što je bio obvezan prema brodarskom ugovoru - prelaze na tumačenje klauzula brodarskog ugovora, jer su činjenice medju strankama nesporne, pa prema tome i to da bi tuženi bio odgovoran kad ne bi bilo klauzula. Suci smatraju da se ne može klauzula br.15. tumačiti sama za sebe, tako kako bi se tumačila odgovarajuća odredba australijske COGSE, a naime tako da bi brodar bio oslobođen odgovornosti za štete iz nautičke krivnje, ali takve koja se odnosi na štete i manjke na teretu, a ne i na druge štete. Klauzula br.30. izričito govori o tome da brodar mora uzeti pilota kod dolaska u luku, a i u klauzuli br. 10. brodar je obvezan doći na ukrcaj u tu luku. Prema tome, zaključuju suci, mora se smatrati da se klauzula br. 15. u ovom slučaju odnosi na sve štete koje potječu od nautičke krivnje osoba kojima se brodar služi (s obzirom na klauzulu br.30), tj. ne samo na štete na teretu, nego i na one na lučkim napravama, ako je do takvih šteta došlo uslijed nautičke greške. Riječi su dovoljno izričite prema pravilu "common law-a", koje je izraženo u rješidbi London and South Western Railway Comp. and Clament v. Blackmore (1870) u smislu da svako oslobodjenje od odgovornosti predviđene po "common law-u" mora biti ograničeno na ono što je bilo prema namjeri stranaka obuhvaćeno riječima koje su unesene u ispravu ("which were specially in the contemplation of the parties"). Upravo tu namjeru pak pokazuju klauzule 10. i 30. ugovora s obzirom na klauzulu br.15, pa iz toga slijedi da su stranke u t.15. htjele obuhvatiti sve štete ili gubitke koji bi iz ugovora mogli nastati za naručitelja, a za koje bi brodar odgovarao da nije ugovorio svoju neodgovornost, pa tako i za one koje se ne odnose na teret.

Suci manjine smatrali su da u brodarskom ugovoru koji nije zakupni ugovor ("demise") teretnica, ako se i izdaje, ima značenje primke za teret, a charter-partija sadrži uvjete ugovora o prijevozu. Ako se međjutim u charter-partiju unesu klauzule koje se nalaze u zakonskim odredbama o teretnici ili u uobičajenim teretnicama, onda takve uglavke treba tumačiti tako kako bi se oni u teretnici tumačili. Istina je da je st.2, čl.IV Haških pravila protumačen od Kuće Lordova u Adamastos Shipping Company, Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Company, Ltd. (1959) tako da riječi "šteta ili gubitak" ne obuhvaćaju samo izravnu štetu na teretu nego i štetu koja nastaje od toga što charterovani brod ne može izvršiti toliko putovanja koliko je bilo predviđeno, jer nije osposobljen za plovidbu u tom smislu. Ipak suci smatraju da u konkretnom slučaju treba staviti neku granicu smislu tih riječi, jer bi inače njima bila obuhvaćena i svaka šteta koja i nema veze s ovim ugovorom. Oni smatraju da tu granicu pokazuje činjenica da t.33. charter-partije - prema kojoj se u nju uključuju odredbe Haških pravila, istina samo čl.IV, a ne i sve odredbe - po njihovu mišljenju steže značaj klauzule br.15. na ono što je rečeno u čl.IV, st.2, tj. na štete zbog nautičke nemarnosti brodarovog osoblja u ispunjenju ugovora o krcanju, rukovanju i čuvanju tereta. Sudar s obalom nije bio pred očima strankama, pa stoga odgovornost za štetu na tužiteljevim lučkim napravama ne može biti obuhvaćena spomenutom klauzulom o neodgovornosti za nautičke greške tuženikovih ljudi.

(LLLR 1968, 1, str.448)

E.P.

Bilješka.- U ovom sporu trebalo je odlučiti da li klauzula o brodarovoj neodgovornosti za nautičku krivnju njegovih ljudi (koja je predviđena Haškim pravilima i svim nacionalnim zakonima koji ih preuzimaju), koja je klauzula uvrštena u brodarski ugovor obuhvaća i štete koje se nanese naručiteljevoj imovini kad se radi o štetama na obalnim napravama naručiteljevim. Slučaj je po tome neobičan što je do štete došlo prilikom dolaska na ukrcaj u naručiteljevu luku i na temelju rada pilota naručiteljeve luke. Suci ni većine ni manjine nisu se odlučno izrazili o tome da li činjenici da se pilot nalazio na brodu i da se radilo o pilotaži koja je preuzeta upravo na temelju ugovora stranaka (jer je zapovjednik tuženičkog broda bio po svojim kvalifikacijama oslobođen od preuzimanja pilota na brod) treba pripisati bilo kakvu važnost za rješenje spora, jer su suci većine uzeli za podlogu klauzule ugovora i njihovo tumačenje, a suci manjine su s tim polemizirali, no bili su skloni smatrati da je pitanje preuzimanja pilota neodlučno.

Možda je interesantno naglasiti da su suci manjine oso-

bito isticali kad se Haška pravila preuzimaju u brodarski ugovor, da se ona moraju tumačiti na temelju svoga teksta, napose pak onda kad je uvrštena "Paramount Clause", a što u ovom slučaju nije bilo.

E.P.

### TRANSPORTNO OSIGURANJE

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 2.IV 1968.

Vijeće: Gabro Badovinac, Ilija Vranešić, dr Pavao Hamel

Osiguranje tereta u pomorskom prijevozu - Aktivna legitimacija osigurateljeva protiv broдача i lučkog slagača koji je od broдача preuzeo i uskladištio robu - Protiv ovih osoba osiguratelj, koji je osiguraniku nadoknadio štetu, ima aktivnu legitimaciju na temelju samoga zakona, i nije mu potrebna cesiona isprava izdana od osiguratelja, vlasnika robe - Ako u roku koji je odredio sud jedna stranka ne stavi prigovor na dokaz o vaganju tereta i količinu izvagane robe, smatra se da su navodi te stranke tačni

Tužitelj je osiguratelj koji je vlasniku robe, svom osiguraniku, nadoknadio štetu koju je ovaj imao na robi prilikom pomorskog transporta, a tuženici su: broдар koji je prevezao robu, i lučki slagač koji je iskrcao robu iz broда i uskladištio u svoja skladišta.

Prvotuženi u toku spora i u odgovoru na tužbu prigovorio je aktivnoj legitimaciji tužiteljevoj, smatrajući da tužitelj nije aktivno legitimiran. Osporio je tužbeni zahtjev u pogledu manjka, i tvrdi da je svu količinu robe koju je primio na prijevoz uredno predao drugotuženom, te ako je zaista došlo do manjka, da je taj manjak nastao nakon iskrcaja za koji on ne odgovara. Konačno stavio je prigovor ograničenja odgovornosti, tvrdeći da bi njegova odgovornost iznosila najviše N.din.10.000.-

Drugotuženi u odgovoru na tužbu i u toku spora takodjer je prigovorio pomanjkanju aktivne i pasivne legitimacije, ističući da se on nalazi u ugovornom odnosu s prvotuženim, a ne s primaocem, jer je vršio prihvatanje tereta i uskladištenje s broда "Makedonija" po broдарovu nalogu. Tvrdi da je pri izvršenom iskrcaju dana 29.IV 1966. u skladu s ugovorom o primopredaji tereta s prvotuženim po pri-