

ima da posluži jedinstveno tumačenje tih klauzula, a u konkretnom slučaju nije došlo do primjene arbitražne klauzule samo radi formalnih razloga.

E.P.

VRHOVNI SUD, Pakistan

Presuda od 17.X 1968.

East & West Steamship Company
c/a Hossain Brothers, Pakistan;
Queensland Insurance Company, Ltd,
and James Finlay & Co, Ltd.

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Šteta prouzrokovana za vrijeme prijevoza tereta maonom od broda do obale - Za štete koje budu prouzrokovane slabim stanjem brodarove maone, brodar odgovara unatoč klauzuli teretnice kojom se oslobadja odgovornosti za štete nastale nakon iskrcaja tereta ispod čekrka broda i za vrijeme prijevoza maonom

Neprijeporno je medju strankama da je tuženi brodar prevezio teret na brodu "Fatakona" u Chittagong, i da je u odredištu teret iskrcan u maone neoštećen. Na maonama je bio nedovoljno zaštićen, pa ga je kiša oštetila. Tužitelji su primalac i osiguratelj koji traže da im se naknadi šteta. Nesporno je da na temelju teretnice dolazi do primjene Indian Carriage of Goods by Sea Act, 1925, kao i to da je u teretnici sadržana klauzula slijedećeg sadržaja: "U svim slučajevima i pod svim okolnostima odgovornost kompanije će apsolutno prestati kad se teret oslobodi broskog čekrka, pa će iza toga teret biti na rizik krcateljev ili primaočev u svakom pogledu i u sve svrhe." U daljim tipkanim klauzulama se izričito kaže da će se teret iskrcati u Chittagongu na sidrištu, i da brodar neće snositi odgovornost za to što će se teret iskrcati na sidrištu preko maona, pa i u slučaju da se teret prevozi brodarovim maonama. U ovom sporu teret je prevezao brodar s vlastitim maonama.

Dva niža suda sudila su u korist tužitelju. Pravni lijek tuženoga je odbio Vrhovni sud iz slijedećih bitnih razloga:

Konkretni slučaj treba prosudjivati prema odredbama Haških pravila, odnosno Indian Carriage of Goods by Sea Actu, 1925. Dolaze do primjene definicije sadržane u čl. I, kao i dužnosti brodara i slučajevi njegovog oslobodjenja od odgovornosti iz čl. III i IV Pravila.

Čl. I definira prijevoz tereta kao vrijeme od ukrcaja do iskrcaja tereta iz broda. Prema stajalištu suca

Devlina u Pyrene Company, Ltd. v. Scindia Navigation Company, Ltd. (1954) ne radi se tu o određenom vremenskom periodu na koji se Pravila primjenjuju, nego o ugovoru ili dijelu ugovora na koji ona dolaze do primjene, a kako i slijedi iz engleskog uzakonjenja Pravila. Klauzula u ovom slučaju je skoro jednako široka kao i ona o kojoj se sudilo u slučaju Sze Hai Tong Bank, Ltd. v. Rambler Cycle Company, Ltd. (1959), a u kojoj je Lord Denning M.R. rekao da bi ona omogućila krajnje neodgovorno postupanje s teretom kao bacanje u more, pa da se stoga ne može primijeniti. Zbog toga sud smatra da treba vidjeti da li je u konkretnom slučaju brodar "pravilno i brižljivo" ("properly and carefully") izvršio iskrcaj tereta prema čl. III, st. 2 Pravila. Lord Morton of Henryton je u G.H. Renton & Co. Ltd. v. Palmyra Trading Corporation of Panama, (1957) smatrao da te riječi u Pravilima znače da se mora kod iskrcaja postupati s isključenjem nemarnosti ("negligence"). Samo potvrđuje pravilo iz ove presude stajalište suda u slučaju Goodwin Ferreira & Co. Ltd. v. Lamport and Holt, Ltd. (1929), na koje se tuženi pozvao, jer je u ovom slučaju upravo utvrđeno da je do događaja došlo iz uzroka do kojih je došlo bez krivnje ("actual fault or privity") brodara. Sud citira Carvera (izd. 1952, str. 108) za to da klauzula o prebacivanju rizika ne oslobadja brodara od odgovornosti za nemarnost. Za konkretni slučaj dolazi najbolje do primjene "The Galileo" (1915) u kojem su svi sudovi, pa i Kuća lordova, ova na usta Lorda Shaw of Dunfermline, stali na stajalište da brodar, i unatoč klauzule o prebacivanju rizika u teretnici, odgovara za to što je stroj koji je prevezio iskrcao na maonu nesposobnu za plovidbu. Sudac Wright je slično sudio u C. Wilh. Svenssons Travaruaktiebolag v. Cliffe Steamship Company (1932) kad se radilo o klauzuli o prebacivanju rizika na naručitelja u brodarskom ugovoru (charterera), jer se te riječi mogu primijeniti samo na takve uzroke kod kojih nije bilo brodarove krivnje. Kako u konkretnom nisu upotrijebljene riječi koje isključuju odgovornost za nemarnost, treba slijediti presudu Price & Co. v. Union Lighterage Company (1903) u kojoj se izričito kaže da i najšire stilizirana klauzula koja ne govori o isključenju odgovornosti za nemarnost ne može obuhvatiti i oslobodjenje odgovornosti za dužnost da se pravilno postupi, iako može ograničiti odgovornost za događaje za koje bi vozar odgovarao jednako kao osiguratelj.

Medjutim s obzirom na odredbu čl. III Pravila da se ne može ugovoriti neodgovornost za nemarnost u iskrcaju tereta, ni još oštrije stilizirana klauzula ne bi pomogla tuženome.

Na ovaj judikat suca Fazle-Akbara ostali suci dali su jednaki votum, a sudac S.A. Rahman dodao je tome da bi on jednako sudio i kad bi se uzelo da je prijevoz morem prestao

iskrcajem iz broda u maonu, jer bi onda tuženi odgovarao kao depozitar robe ("bailee") za svoju nemarnost.

(LLR 1968, 2, str.145)

E.P.

TRANSPORTNO OSIGURANJE

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 14.XI 1968.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Dušan Arneri, prof.dr Branko Jakaša

Transportno osiguranje - Osiguranje tereta - Klauzula FOB - Klauzula ALL RISKS - Ova klauzula, prema uvjetima Instituta londonskih osiguratelja, pokriva rizike od skladišta do skladišta i štete nastale za vrijeme prijevoza robe na maoni - Ako je šteta nastala za vrijeme ukrcaja robe na maonu, pokrivena je ovom klauzulom - Kupac FOB kupoprodaje snosi rizik od časa kad je roba prešla ogradu prvog pomorskog sredstva, pa tako i kad je prešla ogradu maone kojom se roba prevozi do broda na sidrištu - Jedino ako se u odnosnoj luci ukrcaj vrši isključivo na sidrištu, prijelaz rizika na kupca prelazi časom prelaska tereta preko ograde broda, a ne ograde maone - Kupac FOB kupoprodaje koji je osigurao robu na temelju ALL RISKS klauzule ima osigurljiv interes od časa kada rizik za štetu prelazi na njega, pa prema tome i kad roba prijedje ogradu maone ako u ovom času rizik prelazi na kupca

Tužitelj je kupac FOB kupoprodaje, a tuženik je osiguratelj tereta. Tužitelj navodi da je kod tuženika osigurao teret kakaoa na temelju ALL RISKS klauzule, da je 9 vreća u ukupnoj težini od 540 kg propalo prilikom ukrcaja na maonu u luci ukrcaja Illheus s kojom maonom se roba prevozila do broda na sidrištu, i da mu tuženik neopravdano odbija isplatiti osigurninu. Tuženik se brani navodom da navedenom policom nije bila pokrivena odnosna šteta, jer da osiguranik nije imao osigurljiv interes na robi u času kad je šteta nastala, jer da on kao FOB kupac preuzima rizik kad roba prijedje brodsku ogradu, a ne ogradu maone.

Rješavajući spor prvostepeni sud je odbio tužitelja sa zahtjevom s razloga što je nakon provedene ras-