

iz toga. Često se međjutim u praksi naznačuje kao naknada za prekostojnice i druga naknada koju naručitelj ili primalac moraju platiti zbog zadržavanja broda. U takovom slučaju radit će se samo o čistoj naknadi štete, kod koje će se ipak poći od računanja iznosa naknade za prekostojnice (pobliže vidi: R. Peters, Der Beginn der Liegezeit, Berlin 1964). U gornjoj je presudi izraz "lost time" također pojmovno izjednačen s prekostojnicama.

V.F.

VRHOVNI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA

Presuda od 1.IV 1969.

Federal Maritime Terminals
c/a Burnside Shipping Co.

Smrt lučkog radnika - Stivadorsko poduzeće kojega je radnik poginuo na brodu ima pravo regresirati se od brodo-
vlasnika za svotu koju je to poduzeće moralo platiti za
radnikovu smrt - Brodovlasnik odgovara ako nije uložio
dužnu pažnju da omogući radniku sigurno radno mjesto

Stivadorski radnik, zaposlen kod Federal Maritime Terminals, usmrćen je na radu na brodu vlasništva Burnside Shipping Co. Rad na brodu se obavljao na osnovi ugovora koji je Federal imao s time chartererom broda (dakle ne vlasnikom). Udovica je postavila zahtjev na odštetu prema Longshoremen's and Harbor Worker's Compensation Act i istovremeno ustala tužbom protiv Burnsidea, navodeći da je vlasnik broda bio nemaran, budući da pokojniku nije osigurao "sigurno mjesto" za rad, te da je prema tome brod bio nesposoban za plovidbu.

Burnside je ustao tužbom protiv Federala, smatrajući da Federal nije vršio svoje usluge na siguran način, te da prema tome treba Federal nadoknaditi Burnsideu svaki eventualni iznos na koji bude presudjen da plati udovici. Federal je ustao protutužbom navodeći da je Burnside bio nemaran, jer nije osigurao radniku tužitelja "sigurno mjesto" za rad, pa stoga traži od Burnsidea bilo kakvu naknadu koju je dužan platiti udovici na osnovi gore cit. Compensation Acta.

Vrhovni sud je imao riješiti dva osnovna pitanja:

1) Da li se čl.33. Longshoremen's and Harbor Worker's Compensation Acta ima smatrati kao jedina osnova da

stivadorsko poduzeće naplati iznos naknade koji radniku plati, obzirom na to da čl.33. predviđa da se poslodavac automatski smatra subrogiran u prava radnika prema trećim osobama, nakon što je poslodavac izvršio isplatu.

2) Da li postoji obveza ulaganja brodovlasnikove dužne pažnje prema stivadorskom poduzeću, koje nepostojanje daje pravo stivadorskom poduzeću da se regresira za nastalu štetu od brodovlasnika?

Na prvo pitanje Vrhovni sud je odgovorio negativno, a na drugo pitanje odgovorio je afirmativno.

(SP 1969)

D.I.

Bilješka.- Gornjom presudom Vrhovni sud SAD otvorio je novu eru u odnosima stivadorski radnik - stivadorsko poduzeće - brodovlasnik, obzirom na to da sada stivadorsko poduzeće ima pravo direktne tužbe protiv brodovlasnika za regres isplaćenog iznosa radniku, ako je brodovlasnik skrivio ozljedu radniku iz nemarnosti. Razvoj odnosa je tekao ukratko kako slijedi: U predmetu Seas Shipping Co. protiv Sleracki, godine 1946, Vrhovni sud je zauzeo stajalište da se radnik može naplatiti za štetu direktno od brodovlasnika ako brod nije bio sposoban za plovidbu. U predmetu Ryan Stevedore Co. protiv Pan-Atlantic S.S.Corp, godine 1956, Vrhovni sud je zauzeo stajalište da se brodovlasnik može regresirati od stivadorskog poduzeća, ako je stivadorsko poduzeće tako organiziralo rad da je način rada bio nesiguran, pa je time stivadorsko poduzeće kontribuiralo šteti koja je nastala radniku. To stajalište je sud zauzeo iako je u cit. Actu izričito navedeno da je naknada koju isplati stivadorsko poduzeće isključiva obaveza stivadorskog poduzeća, jer je bilo rečeno u presudi da se stivador prešutno obavezao ugovorom prema brodaru da će ga regresirati. Daljnjim tokom razvoja regresno brodarovo pravo prošireno je i na one slučajeve kad je brodar dao na upotrebu stivadoru strojeve i ostalu opremu za rad na trg. operacijama, tj. činjenica da je brodar dao stroj ili alat stivadoru, na osnovi kojega je brod postao "nesposoban za plovidbu" ne isključuje pravo brodovlasnika da se regresira od stivadora. Praktički rezultat je bio taj da je stivador morao regresirati brodovlasniku isplaćenu naknadu, jer je manje više stivador bio svjestan "nesposobnosti za plovidbu" (npr. pokvareno vitlo, ili uljem zamazana paluba).

Iako nije izričito rečeno u gornjoj presudi Vrhovnog suda, izgleda da će se konačno odgovornim smatrati brodovlasnik ako je on primarno kriv, pa će dosljedno tome trebati utvrdjivati tko je primarno a tko sekundarno kriv, i o tome će ovisiti eventualno pravo regresa jednoga prema drugomu.

D.I.