

na volji stranaka kao i svaka druga ugovorna klauzula, pa tako stranke mogu unatoč upotrebi jednog tipskog formula-
ra CIF kupoprodaje dati prednost nekoj drugoj klauzuli. Dapače, čini nam se da bi Rye terms imale načelno prednost
pred CIF klauzulom. Klauzula CIF je naime općenite pri-
rode, pa služi kao osnova za prosudjivanje svih međjusob-
nih prava i obaveza stranaka. Rye terms se naprotiv odnose
isključivo na snišanje rizika tokom prijevoza, pa je kao
takova specijalnog karaktera i treba joj dati prednost u
odnosima koje ona izričito obuhvaća. Čim su stranke jednu
klauzulu umetnule u ugovor, a osobito ako se radi o klau-
zuli koja regulira jedno od osnovnih prava i obaveza kon-
trahejata, tu klauzulu treba uzeti u obzir kod tumačenja
ugovora, a ne odreći joj unaprijed svaki pravni značaj.
Ovakvim tumačenjem bi proizašlo da je prodavalac dužan
pribaviti brodski prostor, isposlovati izvozne i druge do-
zvole, osigurati robu, snositi troškove prijevoza, što sve
slijedi iz uvjeta CIF kupoprodaje, ali za razliku od tih
uvjeta prema Rye termsu mora snositi rizik za transportne
štete.

B.J.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA (za IX okrug)

Presuda od 24.IV 1969.

Waterman Steamship Corp. c/a
Gay Cottons et al.

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Sposobnost
broda za plovidbu - Ulaganje dužne pažnje za osposobljenje
broda za plovidbu - Ograničenje brodarove odgovornosti -
Privity and knowledge - Brodar odgovara ograničeno i kad
je šteta nastala velikom krivnjom članova posade - Brodar
odgovara neograničeno ako je nesposobnost broda posljedica
velike krivnje brodarovih nadzornika brodova

Brođ "Chichsaw" nasukao se na Santa Rosa Island,
na obali Južne Kalifornije, na putovanju iz Yokohame u Los
Angeles, i postao je potpuni gubitak, a na teretu je nas-
tala velika šteta. Vrijeme je bilo takovo da je spriječilo
astronomsku navigaciju. Pokušano je nekoliko puta uzimanje
goniometrijskih tačaka putem radiogoniometra, koji nije
bio opskrbljen novim kompenzacionim kartama, pa su dobive-
ni potpuno različiti podaci; dubinomjer nije bio upotrije-
bljen jer je III časnik mislio da je pokvaren, budući da
ga je on pokušao upotrijebiti još dok je brod bio na Dale-
kom Istoku, ali bez uspjeha. Časnik je to tada javio zapo-

vjedniku, ali bez ikakvog rezultata u pravcu da bi zapovjednik dao instrument pregledati ili popraviti u Yokohami. Radar je prestao funkcionirati upravo prije dolaska broda u Japan i nije bio popravljen budući da poduzeće koje je vršilo popravke nije moglo dobiti jedan rezervni dio.

Prvostepeni Okružni sud je smatrao da je brodovlasnik odgovoran prema vlasnicima tereta i odbio je ograničenje odgovornosti. Odgovornost je sud bazirao na vlasnikovu propustu, putem zapovjednika, da upotrijebi dužnu pažnju da osposobi brod za plovidbu prije početka putovanja, naročito zbog propusta da pregleda i stavi u ispravno stanje dubinomjer. Ograničenje je bilo odbijeno na osnovi toga što je zapovjednik bio zadužen od vlasnika sa svim upravljačkim dužnostima i odgovornostima u pogledu popravaka, dok se brod nalazio u Yokohami, te da je zbog toga njegova "privity" također "privity" poduzeća - vlasnika. Apelacioni sud je razmotrio tvrdnju ovlaštenika tereta da je zapovjednikova odgovornost dovoljno velika da se utvrdi "privity", te da zbog toga što se po COGSA ne može prenijeti na drugoga odgovornost za dužnu pažnju, povezanost "privity" u pogledu takove dužne pažnje ne može se prekinuti putem delegiranja. U tu svrhu je Apelacioni sud opširno obradio prijašnje slučajeve i ponovo potvrdio da su standardi sadržani u zakonu o ograničenju odgovornosti drugačiji od onih u COGSA, te da je brodovlasnik ovlašten na ograničenje odgovornosti ako može dokazati da pomanjkanje dužne pažnje nije unutar njegove "privity and knowledge" putem rukovodećeg službenika ili nadglednika. Na osnovi prešedana sud je utvrdio da nema osnove za proširenje "privity" na zapovjednika i posadu kad se radi o teretu i da takovo proširenje može doći samo od Kongresa. S time u vezi sud je objasnio da ne želi nametnuti svima brodovlasnicima obavezu da drže u svakoj luci, kuda njihovi brodovi idu, agenta s ovlaštenjem za održavanje i popravke, ili alternativno da pretvore zapovjednika u takovog agenta u slučajevima kad brod stiže u takovu stranu luku u kojoj nema imenovanog agenta s gore navedenim ovlaštenjima o održavanju broda i popravcima. Zbog toga je obrazloženje Okružnog suda ukinuto. Međutim brod "Chickasaw" je po propisima morao imati radiogoniometar u ispravnom stanju, a dokazni postupak je pokazao da to nije bilo ispunjeno niti u pravcu kontrole tačnosti niti u pravcu postojanja ažurirane devijacione karte na brodu, pa je time počinjeno kršenje propisa čime je došlo do primjene Pennsylvania Pravila, koji zahtijeva da brod dokaže da prekršaj propisa nije pridonio nezgodi. Okružni sud je našao da je brodovlasnik uspio dokazati u pogledu Pennsylvania Pravila time što je naveo da je pokušaj utvrđivanja tačaka putem radiogoniometra dao tako vrlo različite podatke, koji su bili i nelogični, da su oni svakako posljedica nemarnosti posade, a ne greška instrumenta. Ovo stajalište Apela-

cioni sud nije prihvatio, pa je stoga zauzeo stajalište da je kršenje propisa u vezi radiogoniometra razlog koji je pridonio nezgodi. Budući da je dokazni postupak pokazao da je već više godina manjkalo kalibriranje radiogoniometra, to je ta greška očito "privity and knowledge" sa strane rukovodstva i prema tome je potvrđena izreka prvostepenog suda u pravcu da se odbije zahtjev za ograničenje odgovornosti.

(LOLN-Mar.1969, str.69-25)

D.I.

Bilješka.-- "Privity and knowledge" je spomenut u US Codes, Title 46, Shipping, Limitation, paragrafi 183-186, i to u paragrafu 183, stav (a): "Odgovornost vlasnika bilo kog broda, američkog ili stranog.... (za razne štete) učinjene, koje su se dogodile bez "privity or knowledge" vlasnika neće.... biti viša...." Zatim u stavu (e) gdje se govori o šteti zbog gubitka života i tjelesnim povredama, veli se: "...privity or knowledge" zapovjednika..... ili inspektora ili rukovodećeg službenika, u času ili prije početka putovanja smatrat će se da je i privity or knowledge vlasnika broda".

Doktrina i kazuistika su ogromni, međjutim sam pojam je teško definirati, jer kod nas nema odgovarajućeg. U SAD ima posebno značenje sam izraz "privity" i "knowledge" ali oni upotrebljeni zajedno u vezi sa pomorskim stvarima ograničenja odgovornosti dobivaju specifično značenje i znače izvjesnu povezanost i stvarno znanje vlasnika itd. o greški zbog koje je nastala šteta u vezi s kojom se traži ograničenje. Prema tome baza za ograničenje, koje traži vlasnik itd. u posebnom postupku je nepostojanje "privity or knowledge" sa greškom koja je uzrok štete. Ako se dakle utvrdi greška, tada se vlasnik može braniti time da nije imao "privity or knowledge" odnosno ako mu se dokaže da i ta postoji, tada ima mogućnost da se posluži tzv. Pennsylvania Pravilom, koje je postavio Vrhovni sud SAD u istomenom sporu, a komentirajući propust vlasnika u pogledu opremanja broda sa onom opremom koja je propisana, te rekao: "U takovom slučaju teret dokaza pada na brod onamo da dokaže ne samo da takovo propuštanje možda nije moglo biti jedan od uzroka ili da vjerojatno nije bilo, nego da dokaže da nije niti moglo biti uzrokom".

D.I.