

U našem pravu je ovo pitanje jasno riješeno zakonom o ugovorima o iskorišćivanju pomorskih brodova, koji propisuje da se njegove odredbe o odgovornosti broдача za smrt i tjelesne povrede putnika primjenjuju i na besplatne prijevoze /čl. 101/. U našem pravu bi rješenje gornjeg slučaja bilo sporno. Nejasno je, naime, da li bi broдар odgovarao po načelu dokazane ili pretpostavljene krivnje. Za načelo odgovornosti prema dokazanoj krivnji govori činjenica da smrt nije nastupila iz razloga koji su u zakonu izričito navedeni, a na temelju kojih broдар odgovara po načelu pretpostavljene krivnje. Obratno, ako se smatra da je smrt prouzrokovana slabim stanjem broда, тада bi broдар u svrhu svoje ekskulpacije morao dokazati да su bilo on, bilo osobe za koje on odgovara za sve vrijeme putovanja ulagale dužnu pažnju u svrhu održavanja broда u stanju sposobnom za plovidbu. U okviru elemenata sposobnosti broда za plovidbu spada i stanje broдskog motora, sa stajališta sigurnosti osoba koje se na broду nalaze.

B.J.

## AMERIČKE SJEDINJENE DRŽAVE

Apelacioni sud 2. područja

Presuda od 21. III 1969. g.

Barracuda Tanker Corporation i Union Oil Company of California v. Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i sjeverne Irske, Francuske Republike i Država Guernsey /slučaj "Torrey Canyon"/

Ograničenje odgovornosti - Brodovlasnik i zakupnik broда mogu ograničiti odgovornost - Naručitelj u broдарskom ugovoru ne može ograničiti odgovornost - Za nenavigacionu djelatnost ne može se ograničiti odgovornost

Tužitelji su i to: prvi /Barracuda Tanker Corporation/ kao broдовlasnik, i drugi /Union Oil Company of California/ kao naručitelj iz broдарskog ugovora na vrijeme zatražili да im se dopusti ograničenje njihove odgovornosti za štetu iz propasti broда "Torrey Canyon". Tužene vlade Ujedinjenog Kraljevstva, Francuske i Guernsey zatražile su dopuštenje да utuže drugotužitelja /Union Oil Company of California/, jer да on nema prava na ograničenje odgovornosti budući да

je samo time-charterer. On pak da je odgovoran na temelju toga što je "stvorio ... i učinio da dodje do aranžmana prema kojemu je brod "Torrey Canyon" bio kupljen, financiran, stavljen u službu i zadržan u službi putem vlasničke i brodarske djelatnosti Barracude..." sve u korist Union Oil Comp. of California, kao i da je zbog njegovog pritiska izvršenog na brodovlasnika i na druge, koji su s tim bili u vezi, došlo do štetnog događaja koji je predmetom tužbe.

Prvostepeni sudac je konstatirao da se doista time-charterer ne može uspješno pozvati na ograničenje odgovornosti brodovlasnika /koje prema čl. 186 američkog pom. zakona svodi odgovornost na vrijednost broda i vozarine iza događaja/, ali da se ipak mora najprije raspraviti pitanje da li ima mjesta ograničenju ili ne i to s razloga što ako bi stajale tvrdnje tuženih, onda bi drugotužitelj bio brodovlasnik.

Na temelju žalbe tuženih Apelacioni sud 2. područja donio je jednoglasno odluku za koju su izneseni slijedeći bitni razlozi:

Nesporno je da se time-charterer /naručitelj u brodarskom ugovoru na vrijeme/ ne može pozvati na ograničenje odgovornosti kao što se to može pozvati zakupnik bare-boat charterer/. Tužene vlade pozivaju se na to da je konkretna šteta posljedica nenavigacione djelatnosti drugotužitelja Union Oil Company of California, kao što je to sudjelovanje u projektiranju broda ili njegovom prepravljanju. Odgovornost pak za konstrukciju broda ne pada pod ograničenje odgovornosti prema precedentu Vrhovnog suda American Car & Foundry v. Brassert /1933./. Nije vidljivo kako bi mogla pridonijeti promicanju svrha radi koje postoje propisi o ograničenju odgovornosti, kad bi se ograničenje odgovornosti dopustilo drugotužitelju koji samo incidentalno sudjeluje preko Barracude u plovidbenoj industriji. Dobro je prisjetiti se odvojenog mišljenja suca Blacka u Maryland Casualty Company v. Cushing /1954/ koji je istakao kako ne treba nikako proširivati primjenu propisa o ograničenju odgovornosti, jer su oni mnogo manje aktuelni danas nego 1851 /kada su doneseni/, pa kad bi sada Kongres htio podupirati brodarsku privredu, on bi to činio direktnim subvencijama, a ne na teret žrtava.

E. P.

LLR 1969, 2, 594

#### Bilješka.

Poznato je da i u američkoj i u engleskoj judikaturi postoji tendencija da se područje ograničenja odgovornosti što je moguće više suzi. To je došlo do izražaja i u ovoj rješidbi,

koja se poziva na votum u jednom drugom slučaju, a koji je bio dan u tom pravcu. Međutim u njoj je zanimljivo to što se interni američki propis o osobama koje se mogu pozvati na ograničenje odgovornosti tumači tako da se on odnosi samo na zakupnika, a ne i na naručitelja u brodarskom ugovoru na vrijeme. To tumačenje se zasniva na riječima propisa koji govori o naručitelju /"charterer"/ koji "oprema, opskrbljuje i iskorišćuje u plovidbi" brod, i koji će se smatrati kao da je brodovlasnik. Konvencija o ograničenju odgovornosti brodovlasnika od 1957. u čl. 6, st. 2. izjednačuje s brodovlasnikom naručitelja /"affréteur", "charterer"/. Drugo zanimljivo pitanje je da li bi osoba ovlaštena na ograničenje odgovornosti mogla da ga ostvari u slučaju da je štetni događaj posljedica pogreške u konstrukciji broda koju je ta osoba sama skrivila. Rješenje na to odgovara negativno, a što je i razumljivo u američkom pravu, jer brodogradnja ne spada u okvir pomorskog prava. Uostalom situacija i po međunarodnoj konvenciji ne bi bila drukčija u tom pogledu, jer bi u takvom slučaju brodovlasnik bio osobno kriv za pogreške u konstrukciji broda, a prema st. čl. 1. spomenute Konvencije ne postoji mogućnost ograničenja odgovornosti u slučaju bilo kakve /bez obzira na stupanj/ krivnje brodovlasnika ili s njim izjednačene osobe.

E. P.

#### TRANSPORTNO OSIGURANJE

HANZEATSKI VIŠI ZEMALJSKI SUD, Hamburg

Presuda od 6. III 1969.

Pomorsko osiguranje robe - Prijevoz stvari morem - Opći njemački uvjeti o pomorskom osiguranju - Prijevoz robe u kontejneru - I laka nemarnost osiguranika prilikom ukrcanja, koja je skrivila štetu na robu, dovoljna je da riješi osiguratelja dužnosti isplate osigurnine - Spediter-krcatelj, kojemu je naručitelj-osiguranik potpuno prepustio poslove ukrcavanja robe, predstavnik je osiguranika i njegova nemarnost pada na teret osiguranika - Kada je čitav brodarov kontejner stavljen na isključivo raspolaganje naručitelju odnosno krcatelju, tada on predstavlja dio ambalaže, a ne dio brodskeg prostora. Brodar u takvom slučaju odgovara samo za smještaj svega zatvorenog kontejnera, a ne odgovara za slaganje robe u njemu