

Na temelju izloženoga sudac je odlučio da treba primijeniti precedent iz Vantol slučaja i presudio je u korist tužiteljevu.

(LLR 1970, 5, str.239)

S.J.

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD
(Admiralty Division)

Presuda od 14.VIII 1970.

"Banco" i drugi brodovi

Tužba in rem - Zaustavljanje brodova - Bruxelleska konvencija 1952 - Zakon o nadležnosti sudova 1956 - Tražitelj je ovlašten zaustaviti brod koji je u vezi s tražbinom ili bilo koji drugi brod istog vlasnika, ali ne više nego jedan brod - Sud može koristiti Konvenciju u tumačenju zakona koji je donesen da uzakoni materiju iz te Konvencije

Motorni brod "Monte Ulia" udario je u gat na rijeci Temzi 26.VII 1970. uzrokujući znatnu štetu na gatu i naftnim instalacijama. Tužitelj tvrdi da je do udara došlo zbog nemarnosti u navigaciji i upravljanju brodom tuženih "Banco". Na zahtjev tužiteljev zaustavljeno je sedam brodova tuženikova vlasništva uključujući i brod "Banco". Tuženi tvrde da na osnovi Zakona o nadležnosti sudova od 1956.god. čl.3, st.4 tužitelji imaju pravo zaustaviti samo brod "Banco", ili bilo koji drugi brod istoga vlasnika, ali ne više od jednoga broda.

U sporu je raspravljeno pitanje tumačenja Zakona o nadležnosti sudova čl.3, st.4, koji se ima primijeniti na ovaj slučaj, naročito s obzirom na Međunarodnu konvenciju od 1952.g, koja se između ostaloga bavi i pitanjem zaustavljanja brodova.

U odnosnom čl.3, st.4 propisuje se da tamo gdje postoje uvjeti za osobnu tužbu prema osobi koja je u času nastanka tužbenog zahtjeva bila vlasnik ili čarterer, posjednik ili kontrolor broda, koji je uzrokovao štetu, može ustati stvarno-pravnom tužbom pred sudom pomorske nadležnosti i to prema:

"a) tome brodu koji je u vrijeme kad je tužba podnesena bio u vlasništvu osobe protiv koje bi se mogla podnijeti osobna tužba, ili

b) bilo kojem drugom brodu koji je u vrijeme kad je tužba podnesena bio vlasništvo iste osobe."

Medju strankama je nastao spor koja dodatna prava proizlaze iz naprijed citiranih podstavova a) i b).

Zastupnik tuženikov naveo je da oni daju mogućnost zaustavljanja samo onoga broda u vezi s kojim je nastala tražbina, tj. u ovome slučaju broda "Banco", ili bilo kojeg drugog broda istog vlasnika.

Nadalje je istakao kako smatra da tumačenje relevantnog stava nije u ničemu sporno, a ukoliko sud nadje za drukčije, predložio je da se konsultira Konvencija od 1952. g. Obzirom na značaj pitanja koje se raspravlja smatra da su u zakonu potrebne jasne riječi da bi se proširila sudbenost i na druge brodove.

Kao ne autoritativni precedent, pledirajući za konsultiranje Pomorske konvencije od 1952.g, pozvao se na slučaj Salomon v. Commissioners of customs and excise 1967. u kojem je izrečeno da u slučajevima kad Parlament regulira neku materiju suglasno s međunarodnim ugovorom, ugovor treba da posluži tumačenju engleskoga prava.

Zastupnik tužiteljjev na samom početku raspravljanja istakao je da riječ "ili" na kraju podstava a) treba tumačiti "i/ili", te da riječ "brod" u podstavu b) treba tumačiti "brod ili brodovi". U prilog posljednjega pozvao se i na čl.1, st.1 Zakona o tumačenju od 1889.g. koji glasi u tom pogledu, ukoliko je relevantan za ovu odluku:

"U ovom zakonu i svakom zakonu donesenom poslije 1850.g. bilo prije ili poslije provedjenja ovoga zakona, ukoliko se ne pojavi suprotna namjera..... b) riječi u jednini će uključiti množinu, i riječi u množini će uključiti jedninu."

Opire se primjeni Salomon slučaja ističući da ono što su suci izrekli u tome slučaju ne obvezuje ovaj sud, te da za razliku od Salomon slučaja u Zakonu o nadležnosti sudova nije se ni pokušalo tačno reproducirati ono što je u Konvenciji od 1952.g. bilo ugovoreno. Slijedom toga da Konvencija ne može ni poslužiti u tumačenju navedenoga zakona.

Posebno zastupnik tužiteljjev ističe da nigdje u preambuli zakona ili u tekstu zakon se ne poziva na Konvenciju od 1952.g, te da u Konvenciji nema ni sporazuma stranaka ugovornica da uvrste ono što je u Konvenciji ugovoreno u njihovo domaće pravo.

Glede izloženoga pravila tumačenja Zakona o tumačenju zastupnik tuženikov odvratio je da ovo pravilo tumačenja ne može pomoći tužiteljima osim ako bi riječ "ili" trebalo tumačiti sa značenjem "i/ili".

Zastupnik tužiteljjev pozvao se na odluku suca Brandona u Queen of the South 1968. slučaju. Argument koji zastupnik tužiteljjev navodi iz te presude je da riječ "boat" u toj presudi mora značiti "boats" jer inače odluka ne bi mogla biti onakva kakva je donesena.

Prijedlog tuženih da se tužba odbije i oslobodi od zaustavljanja šest brodova vlasništva tuženih sud je usvojio obrazlažući svoju odluku slijedećim bitnim razlozima:

Treba se povući razlika između Konvencije u vezi sa Salomon slučajem i s Pomorskom konvencijom od 1952.g. i između zakona koji reguliraju ono što je u Konvencijama ugovoreno. U Salomon slučaju engleski zakon, ako je on uopće trebao dati učinak predmetnoj Konvenciji u Engleskoj, trebao je precizno slijediti Konvenciju, jer je to bio predmet definicije posebnog pojma, a koji mora biti precizan. Usprkos tome, interpretirajući duh odluke u Salomon slučaju, poželjno je i moguće koristiti Pomorsku konvenciju u tumačenju zakona donesenog da uzakoni materiju iz te Konvencije, iako su termini u zakonu širi nego što su precizne definicije.

Ne nalazeći potpunu jasnoću u tekstu Zakona o nadležnosti sudova sudac Mrs. Lane pozvala se na Konvenciju od 1952.g. čl.3, st.1 koji glasi: "U vezi s odredbom st.4 ovoga člana i člana 10 tražitelj može zaustaviti bilo brod u vezi s kojim je nastala tražbina, bilo koji drugi brod koji je vlasništvo osobe koja je u vrijeme kad je nastala pomorska tražbina bila vlasnik broda u vezi s kojim je nastala tražbina."

Francuski tekst Konvencije takodjer određuje da predmet zaustavljanja može biti samo onaj brod u vezi s kojim je nastala tražbina, ili bilo koji drugi brod, ali ne više nego jedan brod.

Glede tumačenja riječi "ili" sudac smatra da bi bilo jako prošireno značenje te riječi kao "i/ili", iako bez sumnje ima šire značenje na drugim mjestima u samom zakonu. Nadalje drži da riječ "brod" treba tumačiti u jednini, a ne u množini.

Na izloženo stajalište tužiteljeva zastupnika, da je svrha stvarnopravne tužbe da se postigne mogućnost tužbe kad za tužene ne postoji sudbenost ali i dobivanje sigurnosti, koja da ne može biti postignuta ovakvom interpretacijom zakona, kao mogući odgovor sudac je istakao da ovo nije jedini zakon koji daje alternativna pravna sredstva tužitelju, te da se i u drugim zakonima zahtijeva od tužitelja da se odluči koje pravno sredstvo će prihvatiti, ali ne dopušta se da tužitelj ima jednu i drugu alternativu. Da je

zakonodavčeva namjera bila u predmetnom slučaju drukčija, to se vrlo jednostavno moglo i izraziti.

Na kraju imajući na umu vjerojatnost žalbe i mogućnost da viši sud smatra ovakvu odluku pogrešnom, sud je uz pomoć stranaka raspravio pitanje forme u kojoj treba da bude dana zaštita tužitelju, obzirom na mogućnost napuštanja vlasništva jednog ili više brodova od strane tuženih do vremena raspravljanja o žalbi, ne jednostavno zbog toga da se iziđe iz područja sudbenosti, već u njihovom običnom prometanju, te na mogućnost gubitka broda. O tome su stranke iznijele svoje prijedloge i složile se u tome da će tuženi položiti jamstvo do visine vrijednosti cijele flote, prema vrijednosti brodovlja na dan donošenja presude tj. 14.VIII 1970, ali bez prejudiciranja na pravo tuženih da eventualno traže zakonsko ograničenje svoje odgovornosti prema Merchant Shipping Actu.

(LLR 1970, 5, str.230)

S.J.

FRANCUSKI KASACIONI SUD

Presuda od 11.III 1970.

Hadj Mohamed Belghit c/a
Compagnie des Messageries
maritimes i Sté entreprise
maritime et commerciale (E.M.C.)

Prijevoz stvari morem - Predaja tereta lučkom slagaču - Protest - Ako brodar na temelju klauzule o teretnici preda teret lučkom slagaču, slagač nastupa u funkciji primaoca - Rok za ulaganje protesta brodaru počinje teći od časa predaje slagaču, a ne od časa kada je teret od slagača preuzeo primalac - Ako se pravovremeno ne uloži protest, smatra se, bez prava na protivno dokazivanje, da je brodar predao teret onako kako je navedeno u teretnici

Brodar je primio na prijevoz 1.920 kutija cipela i sandala. Teret je bio ukrcao u Japanu, a iskrcan u Alžiru. U teretnici je bila navedena klauzula kojom se daje ovlaštenje "zapovjedniku i poduzeću da izaberu, ako to bude potrebno, poduzeće za ukrcaj, iskrcaj ili prekrcaj, ili javno odnosno privatno skladište; njihova odgovornost prestaje u času stavljanja na raspolaganje tereta ispod čekrka primaocu, ili njegovom predajom navedenim poduzećima odnosno skladištima." Kad je brod stigao u Oran, zapovjednik broda je, na temelju navedene klauzule teretnice, robu predao lučkom slagaču.