

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD

(Pomorski odjel)

Presuda od 2.VI 1972.

The "ROSSETTI"

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Klausula u teretnici kojom brodar otklanja svoju odgovornost za štete prouzrokovane nesposobnošću broda za plovidbu - Brodar se može osloboditi odgovornosti za štetu prouzrokovanu nesposobnošću broda za plovidbu i kada prije početka putovanja nije obratio dužnu pažnju osposobljenju broda za plovidbu pod uvjetom da takvo oslobodjenje jasno proizlazi iz klauzule teretnice

Tužitelji su vlasnici tereta maslaca od kokosovog oraha i mesnih konzervi, koja je roba bila ukrcana na parobrod "Rossetti", vlasništvo tuženih, u brazilskim lukama za Ujedinjeno Kraljevstvo. Na odredištu je roba predana oštećena, te su stoga tužitelji podnijeli tužbu protiv brodovlasnicima sa zahtjevom za naknadu štete.

U tužbi, između ostalih tvrdnji, tužitelji su tvrdili da je šteta uzrokovana nesposobnošću broda za plovidbu, do koje je došlo propustom tuženih brodovlasnika da poduzmu sva razumna sredstva za osposobljenje broda za plovidbu.

Tuženici, uz osporavanje činjenica koje se odnose na dokaz o nesposobnosti broda za plovidbu, ističu da i pretpostavljajući i tu činjenicu nisu odgovorni za nastalu štetu prema uvjetima iz teretnice na osnovi koje je izvršen prijevoz robe.

Po suglasnom prijedlogu zastupnika obiju stranaka referent (Admiralty Registrar) naredio je da se kao prethodno pravno pitanje raspravi slijedeće: - Da li na osnovi ispravnog tumačenja teretnice, klauzule 2 i 3, koje klauzule se netom u tekstu ovoga prikaza izlažu, tuženi mogu zasnivati svoju obranu protiv zahtjeva za gubitak ili štetu na robi uzrokovanu nesposobnošću broda za plovidbu, za što tuženi nisu poduzeli razumne mjere, pozivom na činjenicu da je teret bilo moguće pokriti osiguranjem i za taj rizik.

U teretnici (Lamport and Holt Line Ltd) izdanoj za prijevoz odnosnog tereta sadržane su dvije klauzule značajne

za raspravljanje o izloženom pitanju. Klauzula 2 nosi naziv - Putovanje - i u skraćenom prijevodu glasi: "Svi uvjeti i isključenja odgovornosti ove teretnice primijenit će se na bilo koji brod za prijevoz..... i unatoč nesposobnosti broda za putovanje ili neprikladnosti, na početku ili u bilo koje vrijeme za trajanja putovanja....." U klauzuli 3 s nazivom - Opasnosti i oslobodjenja - normira se slijedeće: "Vozari neće biti odgovorni za gubitak, štetu, oštećenje ili druge posljedice nastale ili proizišle izravno ili posredno iz bilo kojega od slijedećih uzroka, opasnosti ili stvari, odnosno....." Dalje se nastavlja s navodjenjem gotovo svih predvidivih uzroka štete na robu u brodu, a na kraju klauzule nabrajaju se i ovi uzroci štete: "..... ili nesposobnošću broda za plovidbu na početku ili bilo kojem dijelu putovanja pod uvjetom da su vozari poduzeli sva razumna sredstva da to spriječe, niti za bilo kakav gubitak ili štetu na bilo kojoj robu kakogod bila uzrokovana ako je robu moguće pokriti osiguranjem."

U predmetnom slučaju maslac je bio prezagrijan, što je uzrokovalo njegovo otjecanje, čime je došlo do gubitka u količini i oštećenja na drugoj robu.

Tuženi tvrde da zadnje navedena osnova isključenja odgovornosti u klauzuli 3 (gubitak ili šteta na robu za rizike koji su se mogli pokriti osiguranjem) dovoljno je široka da se na osnovi njezinog pravilnog tumačenja isključi odgovornost za štetu nastalu od nesposobnosti broda za plovidbu. Alternativno se utvrđuje kad se i ne bi ovime mogla pokriti šteta te vrsti; u klauzuli 2 predviđeno je da će se primijeniti sve osnove isključenja odgovornosti nasuprot činjenici da je brod bio nesposoban za plovidbu. Dakle, tuženi ističu dva pravna uporišta za svoju neodgovornost: da se roba mogla osigurati, u kojem slučaju prema teretnici ne odgovaraju, i da se prema klauzuli 2 nesposobnost broda za plovidbu također obuhvaća razlozima isključenja odgovornosti.

Tužitelji, tumačeći klauzulu 3, posebno za slučaj gubitka ili štete uzrokovane nesposobnošću broda za plovidbu, smatraju da je učinjeno jasno da brodovlasnici prihvaćaju odgovornost za propust poduzimanja svih razumnih sredstava da se brod osposobi za plovidbu, odnosno da se oni zaštićuju odgovornosti za nesposobnost kad su sva takva sredstva primijenjena.

Sudac Brandon ističe dva pravna principa primjenjiva na predmetni slučaj: Prvi je da je brodovlasnicima pravno dopustivo ugovoriti kakva će biti njihova odgovornost za slučaj nesposobnosti broda za plovidbu. Drugi je da

takav uglavak mogu uspješno upotrijebiti jedino ako su korištene jasne riječi u tu svrhu. Ovi principi osnovani su dvjema odlukama Kuće lordova, na koje je bio upućen Elderslie Steamship Co. Ltd. v. Borthwick Steamship Co. Ltd (1905) i Nelson Line (Liverpool) Ltd. v. James Nelson and Sons Ltd (1908). Da li je, imajući na umu uvjete izdane teretnice za prijevoz, jasno predviđeno isključenje odgovornosti u korist brodovlasnika za slučaj nesposobnosti broda za plovidbu, kad oni nisu poduzeli razumna sredstva da brod učine sposobnim? Po sučevom mišljenju nema jasnog isključenja odgovornosti.

Gornji zaključak sudac izvodi i iz toga što se spor može promatrati s nekoliko gledišta (3). Prvo je da su brodovlasnici preuzeli odgovornost za gubitak ili štetu uzrokovanu nesposobnošću broda kad nisu poduzeli sva razumna sredstva da brod osposobe za plovidbu. (Sucu se to čini kao učinak upotrijebljenih riječi u klauzuli 3.) Drugo gledište je da postoji sukob između značenja klauzule 2 i klauzule 3. Kad je to tako (različito se govori o nesposobnosti broda) pozivom na odluke iz presuda Kuće lordova postoji nejasnost, nema jasnog isključenja odgovornosti. Treće gledište sudac izražava kroz svoju osobnu sumnju u značenje riječi na kraju klauzule 2 na koje se poziva zastupnik tuženih. To je da riječi u teretnici koje predviđaju isključenje odgovornosti imaju učinak unatoč nesposobnosti broda. Sudac smatra da to nije ono što se u klauzuli 2 govori. Klauzula 2 se odnosi na mogućnost koja postoji u nekim pravnim sistemima, da su sve osnove isključenja odgovornosti zavisne od odsustva skretanja s ugovorenog putovanja ili početne nesposobnosti broda za plovidbu, i da je bila namjera izići u susret mogućnosti bilo koga tko tvrdi: budući da je brod skrenuo s ugovorenog putovanja, ili da je bio nesposoban za plovidbu, da se brodovlasnici ne mogu pozvati, sasvim odvojeno od pitanja kauzalnosti, na isključenje odgovornosti.

Promatrajući spor u izloženim primjerima, uzimajući teretnicu u cijelosti, ne može se reći da je jasno predviđeno isključenje odgovornosti za nesposobnost broda za plovidbu u korist brodovlasnika, kad oni nisu poduzeli razumna sredstva da brod osposobe. Na osnovi toga na postavljeno pitanje izloženo na početku prikaza sudac smatra da treba odgovoriti negativno.

Na zahtjev zastupnika tuženih, budući da se radi o isključivo pravnom pitanju, tuženima je dopuštena mogućnost žalbe.

(LLR 1972, str.116)

S.J.

Bilješka. - Prema Konvenciji o teretnici od 1924. godine (čl. 3, st. 1) brodar je dužan osigurati plovnost broda, tj. osigurati ga da bi mogao njime izvršiti planirano putovanje (trup, strojeve, opremu) - fitness, i opskrbiti brod potrebnom posadom, živežnim namirnicama, te staviti u uređno stanje skladišta za prijem i prijevoz robe, što savezno s gornjim tvori širi pojam sposobnosti broda za plovidbu - seaworthyness. Nedostatak broda u bilo kojem pogledu predstavlja njegovu nesposobnost za plovidbu.

Nadalje, na temelju izričite odredbe Konvencije (član 3, stav 8) svako drukčije ugovaranje odgovornosti brodarkara za obavezu da brod učini sposobnim za plovidbu od onoga kako je predviđeno Konvencijom, a čime se brodar oslobadja svoje odgovornosti ili ju umanjuje, nevaljano je i neće se priznati.

U predmetnom slučaju postavlja se pitanje da li se brodar mogao osloboditi svoje obaveze (odgovornosti) iz člana 3, st. 1. Konvencije sporazumnim uglavkom s naručiteljem prijevoza u teretnici, pa i za onaj slučaj kad nije obratio dužnu pažnju koju mu pri tome nalaže Konvencija.

Odlučna okolnost kod odgovora jest da li se uopće ima primijeniti Konvencija. Kako se odredbe Konvencije imaju primijeniti na sve teretnice izdane u jednoj od država ugovornica (član 10), a s obzirom da je teret krcan u lukama Brazila gdje je izdana i teretnica, trebalo je ustanoviti da li je Brazil potpisnik Konvencije. Brazil do danas nije Konvenciju potpisao, i s te osnove se mogao priznati sporni uglavak iz teretnice. Većina država u svijetu Konvenciju je potpisala (među ostalim i Ujedinjeno Kraljevstvo 1930), ali vidljivo je da ima i država koje nisu potpisnice, te se pitanje valjanosti ovih klauzula, iako rijetko, ipak javlja.

Karakteristična činjenica za ovaj slučaj jest da je spor nastao među strankama u vezi s klauzulama sadržanim u teretnici. Na temelju ovoga mogla je doći do primjene Konvencija o teretnici.

Prema engleskom pravu za prijevoze za koje nije izdana teretnica kao i za sporove između stranaka koje su vezane ugovorom o prijevozu (između brodarkara i naručitelja) dozvoljene su klauzule kojima brodar sebe oslobadja odgovornosti za štetu na teretu. Pod ovom pretpostavkom nema zapreka takovom ugovaranju koje proizlaze iz odredaba Konvencije o teretnici, jer, kao što je poznato, ona ne dolazi do primjene ako za prijevoz nije izdana teretnica ili koji drugi sličan negocijabilni papir. Judikature nekih zemalja, a i pravni propisi, dopuštaju brodarkaru da se oslobodi odgovornosti i za prijevoze kod kojih je izdana teretnica, ako se

spor vodi medju strankama koje su zaključile ugovor o prijevozu. Na tom stajalištu stoji i englesko pravo.

Prema jugoslavenskom Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova ne čini se razlika da li je za odnosni prijevoz izdana teretnica i koje su stranke u sporu. Brodar je podvrgnut zabrani isključenja svoje odgovornosti i kada za prijevoz nije izdana teretnica, te kada se spor vodi izmedju njega i naručitelja prijevoza.

S.J.

APELACIONI SUD, Bordeaux

Presuda od 19.I 1972.

Capitaine du "Stolt-Sagona" c/a Sté
industrielle des sous-produits d'abattoirs,
peaux et cuirs (S.I.P.A.P.E.C.)

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Klauzula o teretnici da je brodaru nepoznat kvalitet i kvantitet tereta - Dokaz da je šteta posljedica vlastite mane robe - Da bi se brodar oslobodio odgovornosti mora dokazati da je šteta posljedica bilo više sile, bilo nekoga drugog uzroka za koji on ne odgovara, kao što je to vlastita mana robe - Brodar nije dokazao da je šteta posljedica vlastite mane robe, pozivajući se na okolnost da je u istom brodskom skladištu, pod istim okolnostima, bila ukrkana druga partija iste vrsti robe, koja je došla na odredište neoštećena - Kad brodar unese u teretnicu opasku da mu je nepoznat kvalitet i kvantitet tereta, time je na protivnu stranku prebacio teret dokaza o tome u kakvom je stanju i količini brodar primio teret na prijevoz

Brodar je preuzeo na prijevoz topljeni loj. Teret je ukrkan u Buenos Airesu, prekrcan u Rotterdamu, a iskrcan u Bordeauxu. Na odredištu je ustanovljeno da je teret oštećen zbog toga što se u njemu povećao postotak kiselosti. U sporu koji je povodom toga nastao izmedju naručitelja prijevoza i broдача, prvostepeni sud je broдача obvezao na naknadu štete, a drugostepeni sud je tu presudu potvrdio.

Bitni razlozi drugostepenog suda su slijedeći:

Budući da se radi o broдарovoj obavezi koja proizlazi iz prijevoznog ugovora, tužitelj, da bi njegov zahtjev bio opravdan, mora dokazati da brodar nije ispunio svoju ugovornu obavezu i da je iz toga za tužitelja nastala šteta. Brodar je u teretnicu unio uobičajenu opasku da je njemu