

zatvorene prostorije, morao je to u ugovoru sa slagačem izričito navesti, a slagač bi mu tada za takove usluge obračunao i znatno veću cijenu. Slagač prema mišljenju suda nije bio obavezan zaštititi povjereni mu teret. Da je brodar želio zatvoreno skladište, morao je to i ugovoriti i platiti. Iz tih razloga sud odbija svaki zahtjev od slagača, a osudjuje samo brodara da naknadi cjelokupnu štetu vlasniku tereta.

(LLR 1970, str.201)

V.F.

Bilješka.- Vidi na str. 71. ove publikacije, pod naslovom "Prilozi raspravi o odgovornosti slagača (stivadora)".

KANADSKI VRHOVNI SUD

Presuda od 11.III 1970.

Canadian General Electric  
Company Ltd. c/a The "Lake  
Bosomtwe" and Pickford &  
Black Ltd.

Prijevoz stvari morem - Oštećenje teškog tereta zbog pomicanja - Slagačeva odgovornost za štetu nastalu nemarnim slaganjem tereta - Ukoliko se ne može utvrditi točan uzrok pomicanja teškog tereta tokom plovidbe, smatra se da je do njega došlo slagačevim nemarnim slaganjem - Iako je slagačko poduzeće "potpuni stranac" u prijevoznom ugovoru koji se ne može pozvati na ograničenje odgovornosti prema teretnici, ipak ono odgovara za sve štetne posljedice koje se dese na složenom teretu zbog propuštanja osiguranja

Tužitelji su vlasnici tereta električnih strojeva, a tuženi su brodarovi slagači koji su ukrcali teški teret na brod "Lake Bosomtwe" u američkoj luci Halifaks.

Nakon ukrcanja teškog tereta električnih strojeva brod je isplovio na putu prema Ghani, ali se vratio u polaznu luku nakon 48 sati, jer se teret pomaknuo u brodskom skladištu i pri tome oštetio. Tužitelji su prvotno tužili i brodara, no s njim je sklopljena nagodba tako da je ostala samo tužba prema slagačkom poduzeću zbog naknade štete prouzročene nemarnim slaganjem tereta na brod.

Prvostepeni sud je udovoljio tužbenom zahtjevu. Drugostepeni sud je odbio tužbeni zahtjev. Konačno je Kanadski

Vrhovni sud ukinuo presudu drugostepenog suda i osudio slagača na plaćanje naknade iz slijedećih razloga:

Slagačko poduzeće je preuzimajući posao ukrcaja i slaganja tužiteljevog tereta na brod preuzelo i obvezu da s dužnom pažnjom izbjegne sve one čine ili propuštanja koji bi mogli dovesti do oštećenja tereta. Ta dužnost ne proizlazi iz ugovorne obveze među strankama, nego iz činjenice da je tuženi, iako izvodeći taj posao za brodarku, morao misliti na vlasnika tereta koji je direktno pogodjen svim njegovim nemarnim djelovanjem.

Iako niži sudovi nisu raspravljali o tome pitanju, Vrhovni sud zauzima stajalište da je slagačko poduzeće, iako "potpuni stranac" (complete stranger) u prijevoznom ugovoru koji se ne može pozivati ni na kakve odredbe o ograničenju odgovornosti koje su sadržane u teretnici, ipak prekršilo obvezu da se razumno brine o teretu koji slaže u brod, te je zato odgovorno za sve štetne posljedice svoga djelovanja.

Nesporno je da se brod "Lake Bosomtwe" vratio u polaznu luku Halifax 48 sati nakon isplovljenja i to zbog toga što mu se teret bio pomaknuo. Zapovjednik i posada izjavili su na sudu suglasno s meteorološkim stručnjakom da je vrijeme u to doba na Atlantiku bilo relativno mirno. Eksperti su također izjavili da je slaganje i učvršćenje tereta moralo biti daleko temeljitije tako da bi moglo odolijevati i daleko nepovoljnijem vremenu. Nikakvi drugi uzroci kao npr. nasukanje, sudar ili strukturalne greške broda nisu nadjene koje bi mogle biti uzrok pomicanju tereta. Sud nije prihvatio svjedočenje nadglednika slagača (super intendant), lučkog činovnika (port warden) i samog zapovjednika broda koji su nadgledali ukrcaj i slaganje i koji su izjavili da je teret bio uredno složen i pričvršćen na uobičajeni način za takove vrste tereta. No, oni nisu mogli navesti razlog zbog kojeg se teret u skladištu pomaknuo.

Sud je naprotiv povjerovao izjavi eksperta za slaganje tereta, kapetana Maley-u, koji je pregledao brod nakon povratka u luku, i koji je utvrdio da su dva sanduka od po 55 tona s električnim materijalom u skladištu 2, i transformator koji je težio preko 100 tona bili pomaknuti, a što taj ekspert pripisuje popuštanju jedne od žica osiguranja kojima je teret bio učvršćen. Na izričito pitanje suda što je bilo uzrok pomicanju i oštećenju tereta, taj svjedok je izjavio da vjerojatno tako težak teret nije bio dovoljno osiguran.

Vrhovni sud nije prihvatio stajalište drugostepenog suda koji je zaključio da nije bilo nemarnosti slagača u slaganju tereta, budući da su njihov rad nadgledale tri osobe koje su zastupale različite interese (nadglednik slagača, lučki činovnik i kapetan samog broda), a koje nisu postavile nikakvih primjedaba na samo slaganje, pa da je prema tome pomicanje tereta predstavljalo događaj koji se nikako nije uz redovnu pažnju mogao predvidjeti. Drugostepeni sud je također smatrao da i uz tvrdnju da je teret nedovoljno bio pričvršćen nitko od svjedoka nije mogao sa sigurnošću izjaviti u čemu se sastoji pogrešno pričvršćivanje, a pogotovu zato što je to isto slagačko poduzeće već imalo iskustva sa sličnim teretima koje je sve slagalo i učvršćivalo na jednaki način.

Vrhovni sud je zauzeo stajalište da je očito da se radilo o lošem slaganju jer nije bilo nikakvih drugih uzroka u roku od 48 sati plovidbe koji bi mogli biti razlog pomicanju i oštećenju tereta, pa da je prema tome samo loše slaganje prouzročilo štetu i zato su odgovorni samo slagači koji su ju dužni u punom iznosu naknaditi.

(LLR 1970, str.81)

V.F.

Prilozi raspravi o odgovornosti slagača  
(stivadora)

Objavljujemo presude Okružnog suda SAD na str.67. i Kanadskog Vrhovnog suda u želji da prikažemo raznolikost angloameričke sudske prakse u pogledu tretiranja odgovornosti lučkog slagača. Naime često se pogrešno smatra da je praksa zemalja common-law-a na neki način jedinstvena. Navedene presude dokazuju upravo suprotno.

Prema stajalištu američkog suda slagač odgovara u opsegu svoga ugovora s naručiteljem slagačkog posla i pri tome mu se ne nameće nikakva dužnost da se brine o povjerenoj mu robu i da ju sačuva od negativnih vanjskih utjecaja. Iako je nesporno da je primio robu u dobrom stanju, slagač ju je nakon mjesec dana isporučio primaocu u potpuno neupotrebljivom stanju. Budući da se radilo o nezaštićenom teretu čeličnih cijevi, potpuno je bilo evidentno da će one premazane samo tankim slojem ulja nakon dugotrajnih kiša korodirati. Sud je ipak zauzeo stajalište da za slagače nije bitno da u opsegu svojih poslova postupaju pažnjom urednog slagača, i da predaju teret u istome stanju u kakvom su ga primili od naručitelja slagačkog posla. Sud je smatrao da svu odgovornost za

štetu snosi brodar koji nije dao upute slagaču kako da postupa s teretom (!), niti je ugovor između brodara i slagača predvidio da slagač uz višu tarifu složi teret u zatvoreni prostor. Smatramo da je slagač mogao i na otvorenom prostoru zaštititi teret kakvim pokrivalom, jer je moglo biti jasno i svakom laiku da će teret zbog svoje prirode biti na otvorenom prostoru izložen oštećenju. Međutim američki sud nije smatrao slagača odgovornim za takovu štetu.

Nasuprot tome u jednoj od prije objavljenih presuda Australski Vrhovni sud smatrao je da slagač uzevši u posjed teret preuzima i obvezu da s njime postupa s dužnom pažnjom i to ne samo prema svojoj ugovornoj protustranci, koja je u konkretnom slučaju bila također brodar, nego i prema primaocu tereta koji nije bio s njim u ugovornoj vezi (vidi pobliže u PPPK br.51, str.49).

U presudi Kanadskog Vrhovnog suda nalazimo sasvim drugačiji pristup problemu. Slagač je obavezan da naknadi štetu na teretu koja je nastala zbog uzroka koji uopće nisu bili utvrđeni. Budući da do pomicanja teškog tereta i njegovog oštećenja nije došlo niti zbog nemirnog mora, ni sudara, ni nasukanja, ni iz bilo kojih drugih razloga na strani broda, sud je naprosto proglasio odgovornim slagača koji je krcao i slagao robu na brod. Odgovornost slagača prema toj presudi bila je temeljena u odgovornosti za snažanje rizika, pa ga je sud tako tretirao kao nekvu vrstu osiguratelja koji jamči da se teretu prilikom pomorskog prijevoza neće ništa dogoditi. Osim toga sud je potpuno zanemario činjenicu da je osim nadglednika slagačkog posla i predstavnika lučkih vlasti koji nisu imali nikakve primjedbe na slaganje tereta bio prisutan i sam zapovjednik broda koji po svojoj funkciji odgovara za slaganje tereta na brodu, a pogotovo takovo slaganje koje može ugroziti stabilnost broda, pa prema tome i njegovu plovidbenu sigurnost, što se i dogodilo u ovom slučaju. Čini nam se da je presuda drugostepenog suda, koja je oslobađala slagače odgovornosti zbog nedostatka dokaza o njihovoj nemarnosti, više odgovarala stvarnom stanju nego konačna presuda najviše kanadske sudske instance.

Raznolikost sudske prakse poznata je u nekim evropskim državama. U Francuskoj su sudovi u nizu sporova rješavali pitanje slagačeve odgovornosti. Tako prema presudi francuskog Kasacionog suda slagač odgovara vlasniku robe za štetu na robi kojom manipulira ako nastupa kao samostalni poduzetnik, a ne brodarov namještenik. Njegova odgovornost pod ovom pretpostavkom temelji se na građanskom pravu, što znači da će biti odgovoran ako je štetu prouzrokovao doložno ili kvazi doložno. (Vidi u PPPK br.47, str.57.) U jednoj

prijašnjoj presudi Apelacioni sud u Parizu donio je presudu sličnu presudi Kanadskog Vrhovnog suda. Naime sud je stao na stajalište da je slagač odgovoran brodskom agentu s kojim je sklopio ugovor o ukrcaju robe za štetu koja je nastala lošim slaganjem tereta. Slagač je za štetu prema toj sudskoj odluci odgovoran iako se nije moglo točno utvrditi u čemu se sastojala nepravilnost slaganja, ako je inače utvrđeno da se šteta mogla dogoditi samo radi toga što je teret bio nepravilno složen. (Vidi u PPPK br.32, str.59). Slučaj u kojemu slagač i uskladišćuje robu, kao u prikazanoj presudi američkog suda, Trgovački sud u Marseillesu je presudio tako da za štetu koja se dogodi na robu za vrijeme uskladištenja slagač odgovara kao skladištar. To znači da će se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta prouzrokovana višom silom ili djelom treće osobe koja ima značaj više sile. Za štetu koja nastane za vrijeme uskladištenja robe skladištar odgovara neograničeno (o tome u PPPK br.44, str.67).

Prema prijašnjim presudama francuskih sudova slagački posao tretirao se kao ugovor o djelu građanskog prava sklopljen između slagača i naručitelja njegovih usluga (vidi u PPPK br.32, str.34). Također se stajalo na stajalištu u francuskoj sudskoj praksi da se slagač ne može pozivati u svoju korist na odredbe o ograničenju brodarove odgovornosti (vidi u PPPK br.37, str.54).

Međutim upravo zbog različnosti tretiranja problema slagačkog posla u Francuskoj je 1966. donesen zakon koji je regulirao obavezno pravne odnose slagača kao pomorskog slagača (tekst Zakona objavljen u PPPK br.33. i br.34). Tim Zakonom su i na slagača protegnute norme o ograničenju odgovornosti za gubitak ili štetu na teretu koje vrijede za brodara.

U našoj sudskoj praksi također se ugovor o slaganju tretirao kao ugovor o djelu koji se ravna prema propisima građanskog odnosno imovinskog prava o ugovoru o djelu, prema uzancama, lučkim običajima i sl. Slagač je odgovarao za svoj posao stranci s kojom je bio u ugovornom odnosu, no prema jednoj odluci Vrhovnog privrednog suda (Sl.230/66/3 od 22.III 1966.) slagač kao izvršilac usluge samostalno odgovara svim osobama koje su pretrpjele štetu uslijed eventualnog propusta da izvrši ukrcaj tereta s dužnom pažnjom, dakle i na osnovi vanugovorne odgovornosti odgovara za svu štetu koju je u izvršenju ugovora o djelu prouzročio, a zahtjevi protiv njega zastarjevaju u redovnim zastarnim rokovima iz Zakona o zastari potraživanja.

Prekretnicu u prilazu problemima slagačkog posla predstavljaju svakako odredbe Nacrta našeg novoga plovidbenog

zakona u posebnom dijelu O lučkim i pristanišnim slagačima (čl.582-590). Te odredbe načinjene su prema uzoru na gore citirani francuski zakon, a izričito navode koji se poslovi smatraju slagačkim (čl.583). Slagač odgovara samo naručitelju slagačkog posla na temelju presumirane krivnje. Dakle određeno je da ugovorna odgovornost apsorbira sve vanugovorne odgovornosti, pa se tako isključuje vanugovorna slagačeva obveza za štetu na teretu. Iznimku predstavlja odredba čl.587 gdje se predviđa i vanugovorna odgovornost slagačeva ukoliko su gubitak, oštećenje ili manjak na teretu uzrokovani kvalificiranom krivnjom (namjerom ili grubom nepažnjom). U tim slučajevima na oštećeniku leži teret dokaza. Nacrt predviđa da će se na veličinu slagačeve odgovornosti primjenjivati odredbe Zakona koje se odnose na brodarovu odgovornost za prijevoz tereta. Sve su odredbe o slagačevoj odgovornosti kogentne naravi, odnosno ne mogu se ugovorom mijenjati na štetu naručitelja slagačkog posla (vidi čl.589). Nacrt također propisuje da potraživanja iz ugovora o slagačkom poslu zastaraju po isteku od jedne godine. (U prethodnom tekstu nacrt bio je određen dvogodišnji zastarni rok, ali je konačno odlučeno da se on izjednači sa zastarnim rokom koji je na snazi za brodaru.)

Smatramo da će stupanjem na snagu našega novog Zakona o plovidbi biti riješene mnoge dileme i da će on i u pitanju slagačkog posla dovesti i kod nas do jedinstvene sudske prakse, koja je najveća garancija pravne sigurnosti u prometu.

V.F.