

Pozivajući se na izreku suca Mocatte u The Himmerland (1965) Lord Denning konstatira da je svrha uglavaka o prekluziji zahtjeva kakav je sadržan u konkretnoj arbitražnoj klauzuli da utvrdi granicu nesigurnostima i troškovima arbitriranja i parničenja, i da olakša pribavljanje dokaza o spornim pitanjima, a dodaje još i treći razlog olakšanja uređenja računa s obzirom na svako pojedino putovanje tako kako ti računi dospijevaju. Te svrhe se ne bi mogle postići drukčije nego tako da se riječima "konačni iskrcaj" ("final discharge") dađe onaj smisao koji im je dao prvostepeni sudac. Tada kada budu nastale odatle nepravde ("undue hardship") moći će sud izići u susret stranci koja je pogodjena prema liberalnim načelima o produženju rokova iz Liberian Shipping Corp. Pegasus v. A.King & Sons Ltd. (1967).

(LLR 1973, str.392)

E.P.

Bilješka.- Ova rješidba Apelacionog suda utvrđuje načela postavljena u "The Himmerland" (1965) (v. ovaj periodik br. 28, str.40 i d.) o svrsi klauzule o arbitraži i u njoj sadržane prekluzije zahtjeva u kratkom roku, pa se sada može uzeti da je ovo stajalište sasvim definitivno za područje engleskog "common law-a", ali vjerojatno i na mnogo širem području. Kako analogne klauzule postoje i u brodarskim ugovorima koje zaključuju jugoslavenski brodari i jugoslavenski naručitelji, mislimo da je potrebno upozoriti na ovo, sada konačno, stajalište engleske judikature, koje će biti svakako mjerodavno barem za londonske arbitraže, ako ne i za mnoge druge.

E.P.

ENGLESKI APELACIONI SUD

Presuda od 28.III 1973.

Rederij Erven H.Groen and Broen c/a
The "England" Owners and Others

Ograničenje brodovlasnikove odgovornosti - Brodovlasnik je dužan osobno se pobrinuti da na brodu budu podzakonski propisi luke London, a ako to ne učini, tereti ga osobna krivnja za posljedice - Zbog toga se ne može pozvati na ograničenje odgovornosti za sudar do kojega je došlo na tom području

Tužiteljjev brod "Alletta" došao je u sudar s tuženičkim brodom "England" na rijeci Temzi kad je, napustivši

vez, prelazio rijeku da dodje do sidrišta na dvije milje od obale, a ne dajući znakove propisane podzakonskim propisima ("by-laws") mjerodavnima za luku London. Taj manevar je tužiteljski brod vršio, jer je završio iskrcaj u 3 sata u noći umjesto u 6 ujutro, pa je pristao da oslobodi vez i da ide na sidrište čekati pilota koji će ga izvesti iz luke.

Tužitelj želi ograničiti odgovornost u smislu čl. 503. MSA, i stoga mora ustati tužbom u kojoj mora dokazati da ga ne tereti osobna krivnja. Tužitelj tvrdi da je njegov poslovođači brodar (sada već pokojni Hendrikus Groen) sasvim umjesno očekivao da će zapovjednik broda uzeti pilota u luci London, i da će si sam pribaviti podzakonske propise luke London. Tome nasuprot je tuženi tvrdio da je bila dužnost brodovlasnikova da dađe potrebne upute zapovjedniku, odnosno da sam pribavi brodu podzakonske propise koji se odnose na luku London, i da uputi zapovjednika; osim toga da uzme pilota prilikom plovidbe po Temzi, odnosno u luci London.

U parnici o sudaru bila je "Alletta" osudjena da snosi 80% krivnje za sudar jer nije dobro promatrala plovni put, i jer nije dala one signale koje podzakonski propisi luke London predviđaju za odnosne manevre. Brod "England" je bio proglašen sukrivim u 20%.

Prvostepeni sudac u parnici za ograničenje odgovornosti priznao je tužitelju pravo na ograničenje, jer da ga ne tereti osobna krivnja budući da je smio očekivati da će zapovjednik uzeti pilota, i da je smio očekivati da će kao iskusni zapovjednik sebi pribaviti podzakonske propise luke London. Ipak je i on dopustio da bi pomanjkanje podzakonskih propisa na brodu moglo pridonijeti štetnom događaju.

Apelacioni suci (Megaw, Cairns, Sir Gordon Wilmer) uvažili su žalbu tuženoga i odbili zahtjev tužiteljev da mu se dopusti ograničenje odgovornosti iz slijedećih bitnih razloga:

Brodovlasnik je smio očekivati da će zapovjednik uzeti pilota, kao što je uostalom i namjeravao, pa je samo radi oslobodjenja veza otišao bez pilota na sidrište da bi ga tamo pričekao, ali je bila dužnost brodovlasnikova da brodu priskrbi podzakonske propise koji se odnose na luku London. Činjenica što je poslovođači brodar Hendrikus Groen bio već star i bolestan ne mijenja ništa na stvari ni u pozitivnom ni u negativnom smislu, jer brodovlasnik naprosto mora brod opremiti svim što je potrebno za pravilnu navigaciju. Prvostepeni sudac je preslušao dva svjedoka-stručnjaka o tome da li je običaj da se zapovjednici samostalno brinu za to da takve podzakonske propise za pojedine luke pribave brodu, ali apelacioni suci, na temelju iskaza tih svjedoka u spisu nisu prihvatili

izvod prvostepenog suca da takav običaj postoji. Naprotiv apelacioni suci nazrijevaju u ambivalentnom iskazivanju svjedoka podlogu za svoje shvaćanje da su naprotiv i ti svjedoci-stručnjaci svoje brodove opskrbljivali takvim podzakonskim aktima, a da nisu tu brigu prepuštali zapovjednicima.

Apelacioni suci su se pozivali na precedente "The Norman" (1960), "The Lady Gwendolen" (1965) i "The Radiant" (1958). U prvom od tih precedenata je Lord Radcliffe u svom govoru naglasio da brodovlasnik mora saopćiti svomu osoblju na brodovima sve okružnice koje primi, pa samo ako propust takvog saopćavanja nije doveo ni do kakvih posljedica, neće on biti odgovoran za štete koje nastanu od događaja na putovanju. U "The Radiant" (1958) rečeno je da se brodovlasniku mora u grijeh upisati što nije imao svijesti o tome kakve su dužnosti upravljajućeg direktora jedne trgovačke flote, a u "The Lady Gwendolen" (1965) postavljeno je načelo koje se ovako citira: "Čini mi se da svako poduzeće koje se bavi brodovlasničkim poslom mora preuzeti i obvezu da osigura djelotvornu upravu brodova ako treba da uživa vrlo značajne prednosti ograničenja odgovornosti koje mu daje zakon." Na temelju tih načela našli su da brodovlasnik-upravitelj nije smio prepustiti zapovjedniku broda "Alletta" brigu oko pribavljanja spomenutih podzakonskih propisa, nego da je morao sam izvršiti brigu oko njihova pribavljanja i stavljanja na raspolaganje zapovjedniku, dapače s upozorenjem zapovjedniku da se po njima ravna. Činjenica što je na brodu bio "North Sea Pilot" ne mijenja situaciju, jer su doduše ti propisi reproducirani u njemu, ali oni su napisani tako da onaj koji nije jako vješt engleskom jeziku ne može sasvim točno uhvatiti njihov smisao, a i jedan od propuštenih signala nije tamo reproduciran.

Iako se radi o znatnoj sumi (razlika u iznosu odgovornosti je 30.000 funti), odbijen je zahtjev za dopuštenje da se uloži žalba na Kuću lordova, nego je tužitelj upućen da se obrati u tu svrhu na samu Kuću lordova.

(LLR 1973, str.373)

E.P.

Bilješka.- Ova presuda Apelacionog suda sasvim je u skladu s tendencijom stroge primjene načela da čim postoji osobna krivnja brodovlasnikova, ne može biti ograničenja odgovornosti, a pri čemu se vrlo oštro ispituje da li je brodovlasnik ispunio sve svoje obveze za osiguranje plovidbe. Prilikom prvostepene presude u "The Lady Gwendolen" (1965) prikazano je stanje prava u Engleskoj u ovom periodiku br.

23, str.40 i d, pa upućujemo i ovom prilikom na nj kao i na članak V.Filipovića "Neograničena odgovornost brodovlasnika u slučaju njegove osobne krivnje" (Značenje izraza "actual fault or privity"), Naša zakonitost, 1966, str.212 i d.

E.P.

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD

Žalbeno vijeće

Presuda od 7.XII 1972.

National Dock Labour Board c/a
Bermondsey Cold Stores Ltd.

Dock Workers (Regulation of Employment) Act 1946, sect.6 -
Dock Workers (Regulation of Employment) Scheme, 1947, par.
10. - Istovar robe iz kamiona u skladišta u Bermondseyu i
utovar radi daljnje otpreme - Smatra li se roba i tada tere-
tom u smislu navedenih propisa? Da li je roba teret, ovisno
je o tome što je s robom učinjeno do trenutka o kojem se pi-
tanje postavlja - U predmetnom slučaju roba nije bila teret
kad je stigla u skladišta u Bermondseyu niti kod daljnje ot-
preme - Nije povrijeđena odredba o obaveznom zapošljavanju
lučkih radnika za lučke poslove

Između stranaka, National Dock Labour Board i po-
duzeća za hladna uskladištenja u Bermondseyu (Bermondsey Cold
Stores Ltd), mjestu udaljenom 6 milja od Royal Docks u Lon-
donu, sporno je da li je skladišno poduzeće za istovar smr-
znutog mesa iz kamiona u prostorije skladišta i njegov pono-
vni utovar radi daljnje otpreme bilo dužno uposliti lučke
radnike u smislu Dock Workers (Regulation of Employment),
Scheme, 1967, par.10, jer da se po navodima National Dock
Labour Board navedeni poslovi imaju smatrati lučkim radom
prema Dock Workers (Regulation of Employment) Act 1946, sect.
6, a koje poslove jedino mogu obavljati registrirani lučki
radnici.

Smrznuto meso prethodno je brodom bilo dopremljeno
u luku London, predano primaocima, i primaočevim cestovnim
prijevoznim sredstvima dovezeno u skladišta u Bermondseyu
(napuštajući područje luke), za što je kod normalnih okolno-
sti u prometu potrebno oko pola sata.

U prvom dijelu postupka spor je raspravljen pred
Industrial Tribunalom, koji je odlučio da istovar i utovar
u skladištima po svojoj prirodi nije bio lučki rad, te da
prema tome nije postojala obaveza zapošljavanja registriranih