

ENGLJSKI APELACIONI SUD

Presuda od 25.VI 1973.

Regina c/a The Federal Steam
Navigation Co. Ltd. i Derek
Ernest Moran

Suci: Lord Justice Lawton, Lord Justice James i
Mr. Justice Mocatta

Izljev tekućeg pogonskog goriva u more - Tumačenje člana III Medjunarodne konvencije o sprečavanju zagađivanja mora ugljikovodicima od 1954. godine - Da li su odgovorni brodovlasnik i zapovjednik broda ili samo jedan od njih - Zakon o izljevu ugljikovodika u plovni putovima (Oil in Navigable Waters Act, 1955 - S.1 (1)) - Za zagađivanje mora u zabranjenim područjima ispuštanjem tekućeg pogonskog goriva u more odgovorni su i brodovlasnik i zapovjednik broda

"Huntingdon" je britanski brod registriran u Ujedinjenom Kraljevstvu. Na putu iz Port Arthura u pokrajini Quebec za New York, a pod zapovjedništvom drugotučenoga Derek Ernest Morana, brod je 13. kolovoza 1970. godine, 85 nautičkih milja jugoistočno od obale Nove Škotske, ispustio oko 13 galona nafte i na taj način zagađio more u dužini od otprilike dvije n. milje. Područje gdje je izljev izvršen predstavlja zabranjenu zonu u smislu člana 1. stava 1. Zakona o izljevu ugljikovodika na plovni putovima.¹⁾ O ovom činu Kanadska vlada, koje su vojne snage dogadaj zabilježile, u smislu člana X Medjunarodne konvencije o sprečavanju zagađivanja mora ugljikovodicima od 1954. godine, obavijestila je Britansku vladu radi pokretanja kaznenog postupka. To je i obaveza Britanske vlade kao stranke ugovornice navedene Konvencije.

Ovo je prvi slučaj u Ujedinjenom Kraljevstvu kad je trebalo primijeniti čl.1. st.1. cit. Zakona o izljevu

1) Zakonski član u izvorniku glasi: "If any oil to which this section applies is discharged from a British ship registered in the United Kingdom into a part of the sea which is prohibited sea area.... the owner or master of the ship shall subject to the provisions of the Act be guilty of an offence under this section."

ugljikovodika na plovnim putovima iz 1955. godine (izmjene 1963). Nastao je spor o njegovom tumačenju, tj. da li su u smislu odredbi Zakona odgovorni brodovlasnik i zapovjednik broda, ili samo jedan od njih. Nejasno je značenje riječi "or" (ili) u tekstu "..... the owner or master of the ship shall..... be guilty...."

Odjel za trgovinu i industriju (Department of Trade and Industry) odlučio je kazneni postupak pokrenuti i protiv brodovlasnika i protiv zapovjednika broda.

Centralni kazneni sud (Central Criminal Court) kaznio je brodovlasnika s 2500 funti sterlinga, a zapovjednika Morana sa 500 funti sterlinga.

U žalbenom postupku pred Apelacionim sudom zastupnik brodovlasnika i zapovjednika broda (Mr. J.G. Le Quesne, Q.C) istakao je: ako zakon govori da su odgovorni brodovlasnik ili zapovjednik zašto optuživati onda oba ova subjekta. Naznačio je da je jedini problem u tumačenju Zakona.

Riječ "or" (ili) je, prema mišljenju suda, do sada prouzrokovala mnoge teškoće u tumačenjima drugih zakonskih tekstova, iako su one lako mogle biti uklonjene upotrebom veće pažnje kod njihovog sastavljanja. Tako npr. da se u prethodno cit. zakonskom članu toj riječi željelo dati značenje sastavnog veznika, mogla se upotrijebiti fraza "the owners and master or either of them". Redovito i uobičajeno riječ "or" ima značenje "jedan od" (rastavno). U tom smislu upućeno je na slučaj In Re Diplock (1941).

No, sud je istakao, takvo tumačenje mora se razmotriti zajedno s općim principima koji se primjenjuju u tumačenju kaznenih zakonika. "Na prvome mjestu treba uvijek primijeniti gramatičko tumačenje, pa ako ono čini zakonsku odredbu razumljivom, a posebno i ako ono proizlazi iz očite namjere zakonodavca vidljive iz cijelog zakona, takvo tumačenje treba prihvatiti." (V. Attorney General v. Beauchamp, 1920.)

Pred suce postavilo se pitanje da li riječ "or" ako se tumači rastavno, tj. jedan ili drugi, ali ne obojica, cijeli stav čini razumljivim.

Za slučaj ostvarenja ovoga kaznenog čina Parlament je predvidio odgovornost dviju osoba: zapovjednika i brodovlasnika. Ako su obadvije odgovorne (o čemu se slaže i zastupnik Mr. Le Quesne), po mišljenju sudaca, Parlament (zakonodavac) nije mislio na njihovu alternativnu odgovornost, već na njihovu istovremenu odgovornost.

Zastupnik optuženih, na kraju, upozorio je suce i na druge zakone u kojima je upotrijebljen izraz "owner or master" (brodovlasnik ili zapovjednik) i na Konvenciju. Sud nije našao za potrebno da tumači argumente osnovane na uporedjivanju s drugim zakonima, jer je namjera zakonodavca jasno vidljiva iz člana 1. stava 1. cit. Zakona.

Suglasno svemu tome žalba je odbijena, a nije dopušteno uložiti priziv na Kuću lordova.

(LLR 1974/1, str.8)

S.J.

APELACIONI SUD, Aix

Presuda od 7.XII 1973.

S.A.R.L. Loire Palettes,
Monteux et Cie c/a Cie
générale transméditerranéenne
et assureurs

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Šteta na teretu brašna prouzrokovana vlažnošću paleta - Za ovu štetu je isključivo odgovoran brodar koji je krcatelju stavio na raspolaganje vlažne palete - Krcatelj nije odgovoran, premda je mogao opaziti da su palete vlažne, ako je mogao pretpostaviti da se radi o vlažnosti prouzrokovanoj vanjskim uzrocima a ne sirovim drvom - Brodaru nije odgovoran dobavljač paleta za njihovu vlažnost ako ga brodar nije upozorio za koju su mu svrhu palete potrebne - Brodar mora znati da se osjetljivi teret kao što je brašno ne smije slagati na palete kojih je drvo mlađe od tri mjeseca

Brodar je primio na prijevoz teret uvrećanog brašna. Krcatelju je stavio na raspolaganje palete na koje su bile vreće naslagane. Prilikom ukrcaja krcatelj je opazio da su palete vlažne, pa je kao mjeru opreza između paleta i vreća postavio papir. Na odredištu je ustanovljeno da je ta mjera bila nedovoljna, jer je unatoč postavljenom papiru brašno primilo vlagu i tako bilo oštećeno.

Osiguratelji su svojim osiguranicima nadoknadili štetu, pa tuže brodara da im nadoknadi isplaćenu osigurninu. Pored toga osiguratelji su u parnici nastupali i u ime