

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

SUDSKI ODBOR TAJNOG SAVJETA, London

Presuda od 4.II 1974.

Geelong Harbor (sic!) Trust Commissioners  
c/a Gibbs Bright & Co.

"The Octavian"

Vijeće: Lord Diplock, Lord Hodson, Lord Devlin,  
Viscount Dilhorne, Lord Kilbrandon

Odgovornost za oštećenje obale od strane broda - Prema dosadanjem australijskom pravu brodovlasnik odgovara na temelju dokazane krivnje - Načelo engleskog prava o objektivnoj odgovornosti nije primijenjeno na australijsko pravo

Brođ "Octavian" udario je u obalu i oštetiio imovinu luke. Do udara je došlo otkidanjem broda s užeta uslijed jakog vala. Tužitelji, uprava luke, ustali su tužbom za naknadu štete na temelju čl.110 Geelong Harbor(!) Trust Act-a (1928) koji predviđja da povjerenici luke (Commissioners) mogu utjerati od vlasnika, zapovjednika ili agenta broda, naknadu štete za štetu koju bi brod nanio imovini ili stvarima povjerenika luke. U ovom slučaju je tužba upućena protiv agenata broda.

Tuženi su se usprotivili tužbenom zahtjevu i istakli kao prigovore da je šteta nastala višom silom u kojoj nije bilo djelovanja ljudi ("act of God") ili neizbježivom nezgodom tj. višom silom u kojoj je bilo i ljudskog djelovanja ili, konačno, da nije bilo nemarnosti ("negligence") na strani broda "Octavian" ili bilo koje osobe za koju bi tuženi morali odgovarati.

Nesporno je bilo među strankama da je jaki val bacio brod na obalu.

Prvostepeni sudac Newton je odbio tužbeni zahtjev, smatrajući se vezanim uz precedent australijskog Vrhovnog suda Townsville Harbour (sic!) Board v. Scottish Shire Line Ltd. (1914), a Vrhovni sud Australije zbog tužiteljeve žalbe potvrdio je prvostepenu odluku većinom glasova.

Većina u australijskom Vrhovnom sudu (suci McTierman, Kito, Menzies) naprosto su smatrali da treba primijeniti spomenuti već precedent Vrhovnog suda koji određuje da odgovornost broda za udar nastupa samo ako je on posljedica nemarnosti ili drugoga protupravnog čina osobe koja je zaposlena na brodu ili oko broda ("the result of negligence or other tortious act or omission on the part of someone employed in or about the vessel"). Naprotiv je manjina u Vrhovnom sudu Australije (Barwick C.J. i sudac Owen) smatrala da je slučaj Townsville "očito pogrešan" ("plainly wrong") i da stoga treba udovoljiti žalbi.

Sudski odbor Tajnog savjeta u Londonu je uslijed tužiteljeve žalbe protiv presude australijske Apelacije izrekao svoju presudu 4.II 1974. (rasprava je zaključena 23.XI 1973) na usta Lorda Diplocka, bez kontravotuma, dakle jednoglasno.

Lord Diplock polazi od toga da je sav problem tumačenja engleskog Harbour, Docks and Piers Clauses Act-a (1847) i to njegova čl.74. (koji bitno odgovara citiranom australijskom propisu u državi Victoria i analognom članu u sličnom propisu države Queensland koji je primijenio precedent Townsville) nastao uslijed nejasne decizije Kuće lordova u River Wear Commissioners v. Adamson (1877) u kojem je Lord Cairns L.C. čl.74. konstruirao tako da je po njemu brodovlasnik odgovoran za štetu lučkoj imovini ako ta šteta slijedi iz utuživog protupravnog čina neke osobe ("some actionable wrong upon the part of someone"), pa i onda kada takve odgovornosti ne bi bilo po common law-u, a to znači da bi bio odgovoran i za čine treće osobe, a ne samo za čine osoba kojima se u svom poslovanju služi. Drugi članovi vijeća su se, iako ne jako jasno, izražavali na način da bi neodgovornost brodovlasnikova bila uže uokvirena. Ta nejasnost je prouzročila dalje nejasnoće u Great Western Railway Company v. Owners of S.S. Mostyn (1928). Manjina u vijeću Kuće lordova (Lord Phillimore i Viscount Dunedin) prihvatila je naprosto votum Lorda Cairnsa L.C. u slučaju Adamson, a većina je (Viscount Haldane, Lord Shaw of Dunfermline i Lord Blanesburgh) smatrala da tumačenje propisa kako ga je dao Lord Cairns L.C. nije izražavalo tumačenje stajališta većine u Kući lordova, pa da se stoga to shvaćanje ne mora primijeniti. Oni su prema tome primijenili načelo odgovornosti bez krivnje, ali nisu mogli doći do jedinstvena gledišta o tome da li brodovlasnika oslobadja od te odgovornosti "act of God", tj. viša sila

u kojoj nema ljudskog sudjelovanja ili okolnost da je brod napušten. Na taj način su ta dva pitanja i nakon "The Mostyn" ostala u engleskom pravu neriješena.

Lord Diplock nakon toga prelazi na analizu australijskog slučaja Townsville (1914), pa konstatira da se u u tom slučaju radilo o brodu pod prinudnom pilotažom koji je udario u obalu. Sva tri suca (Griffith C.J, suci Barton i Isaacs) su smatrali ispravnim tumačenje zakona u govoru Lord Cairnsa L.C. u Adamson sup, pa su se složili u rezultatu (odbijanju tužbenog zahtjeva), ali ne i u izvodima kojima su dolazili do toga rezultata (jedan, Griffith C.J. izjednačivao je prinudnu pilotažu višoj sili, drugi, Barton, nije bio jasan u svojim razlozima, a treći, Isaacs, pozivao se na Navigation Amendment Act, 1911). Međutim od tada se smatralo da se australijska judikatura priklonila rješidbi Adamson sup.

Kada bi se zbog žalbe preferiralo "Mostyn" (1928) Adamsonu (1877), ne bi u australijskom pravu nastala jasnija situacija, jer bi ostalo neriješeno pitanje derelinkviranih brodova i viša sila ("act of God"). Mijenjati pravo koje je u Australiji vrijedilo 60 godina utjecalo bi na osiguranja odgovornosti, a osim toga je ono u vezi s odnosima sudske vlasti i drugih ustavnih činilaca, a i s vremenom koje Parlament ima za reformu prava. Sve to može daleko bolje ispitati i utvrditi lokalna apelacija nego li Tajni savjet. Pri tome treba imati na umu da australijska Apelacija ima oduvijek ovlaštenje da mijenja svoje precedente, ovlaštenje koje je tek 1966. stekla Kuća lordova (a kojega od 1944. više nema engleski Apelacioni sud).

(LLR 1974/1, str.344)

E.P.

Bilješka. - Ova presuda Sudskog odbora Tajnog savjeta ističe se svojom uzdržljivošću u diranju precedentata iz područja koja priznaju njegovu jurisdikciju. Ovo odgovara na kritike koje su bile upravljene na njegovu prijašnju praksu. Meritorno je ova rješidba u toliko vrlo zanimljiva što prihvaća, za Australiju, odgovornost za udare u obalu na temelju načela dokazane krivnje. Tako se shvaća i slučaj "Adamson" (1877) u Engleskoj do rješidbe Kuće lordova u "The Mostyn" (1928). Međutim "Mostyn" nije, kako se ističe u izreci Tajnog savjeta, riješio pitanje dokle ide objektivna odgovornost brodovlasnikova, tj. da

li ona obuhvaća i odgovornost za višu silu i za napuštene brodove. Možda će upravo ta australijska rješidba dati povoda za preispitivanje ovih problema i u engleskoj judikaturi.

E.P.

TRGOVAČKI SUD, Paris

Presuda od 19.III 1973.

Sté Montenay c/a Cie  
Alpina et six assureurs

Pomorsko osiguranje tekućeg goriva - Kad je u polici osiguranja navedeno da osiguratelj pokriva rizik od časa ukrcaja tereta u brod pa do njegovog ulaska u primaočev rezervar, a da će se nadoknaditi manjak u količinskoj razlici koja se utvrdi prema težini unesenoj u teretnicu nakon kontrole ukrcanog tereta i onoj težini koja se ustanovi po dolasku broda u luku odredišta, osiguratelj ne pokriva manjak koji je ustanovljen nakon što je teret ušao u primaočev rezervar

Tužitelj je osiguranik, a tuženici su osiguratelji koji su osigurali tekuće gorivo u pomorskom prijevozu.

Medju strankama je nesporno slijedeće činjenično stanje: Osiguratelj je putom svoga zastupnika 24.III i 14.IV 1971. osigurao prijevoz 18.000 tona tekućega goriva iz Constanze u La Pallice, s franšizom od 0,5 % na ukupnu količinu tereta. Na odlasku je u teretnicu uneseno da je ukrcano 18,058.636 kg. Ova je količina potvrđjena ispravom izdatom od strane rumunjskih vlasti prema kojoj je težina iznosila 18,145.736 kg.

Na odredištu je prije iskrcaja kontrolom utvrđeno da na brodu postoji ukupno 18,084.305 kg tereta.

Gorivo je pretočeno u primaočeve rezervare, i tako je utvrđeno da količina tereta iznosi ukupno 17,458.554 kg. Manjak iznosi otprilike 600 tona.

Osiguratelji se ne priznaju dužnim nadoknaditi ovaj manjak, pa ih osiguranik tuži.

Sud je odbio tužbeni zahtjev iz slijedećih bitnih razloga: