

konkretnom slučaju, biti potrebno duže vrijeme da se do takvog predmeta dodje još ne opravdava zahtjev na izvršene određene činidbe. I ovdje se može uspješno uspostaviti ravnoteža medju strankama naknadom štete, ali će kod toga, kako jedan od votanata ističe, vrijeme predvidivog čekanja na ispunjenje nove narudžbe biti jedan od elemenata koji će utjecati na visinu naknade štete. Ova presuda je zanimljiva stoga što ona može biti često aktualna u odnosima prodavalac-kupac industrijske opreme.

E.P.

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD

(Pomorski odjel)

Presuda od 2. i 3. XII 1974.

Tyne Tugs Ltd. i drugi c/a  
vlasnici broda "Aldora"

Spašavanje - Spašavanje pomoću tegljača - Kamate na nagradu za spašavanje - Razlika između tegljenja i spašavanja - Da bi se radilo o spašavanju pomoću tegljača potrebno je da je brod doveden u opasnost koja se razumno nije mogla predvidjeti od strane stranaka u vrijeme sklapanja ugovora o tegljenju, te da su postojali takvi rizici, dužnosti i odgovornosti koji se razumno nisu mogli smatrati uključenim u sklopljeni ugovor - Kad prestanu ove pretpostavke daljnje usluge tegljača ulaze u okvir ugovora o tegljenju - Spašavatelj ima pravo na kamate na nagradu za spašavanje bez obzira da li je ta nagrada ugovorena

Brod "Aldora" se prilikom ulaska u luku Blyth nasukao. Bio je odsukan pomoću remorkera.

Između broдача spašenog broda i spašavatelja nastao je spor o visini nagrade za spašavanje.

Medju ostalim spornim pitanjima bilo je i sporno kada je spašavanje prestalo. Da li kad je brod uz pomoć tegljača usidren u luci Blyth kako to tvrdi tužitelj, ili prema stajalištu tuženoga kad je brod odsukan.

Prema stajalištu suca, ako su za spašavanje nekog broda angažirani tegljači i pilot, njima pripada nagrada za spašavanje ako su ispunjena dva uvjeta, i to:

prvo, da je brod doveden u opasnost iz razloga koji se - s obzirom na okolnosti slučaja - nije razumno mogao predvidjeti od strane stranaka koje su učestvovala u spašavanju u vrijeme kad je sklopljen ugovor o tegljenju, i drugo, kad su postojali takvi rizici, dužnosti i odgovornosti koji se razumno nisu mogli smatrati uključenima u sklopljeni ugovor. Domašaj toga principa jest takav da se situacija spašavanja produžava kao takva samo dok oba spomenuta uvjeta postoje, barem i u smanjenom opsegu.

Primjenivši taj princip na činjenično stanje slučaja "Aldora", sud je ustanovio da su obje okolnosti potrebne za postojanje situacije spašavanja postojale samo u jednom dijelu izvršenih operacija. Nesumnjivo je da je "Aldora", kad se nasukala, bila izložena opasnostima koje se nisu razumno mogle predvidjeti kad su pilot i tegljači bili angažirani da brod dovedu u luku; isto je tako nesumnjivo da je pilot, rukovodeći operacijom odsukavanja broda, imao odgovornost, a tegljači dužnosti koje isto tako nisu bile uključene u njihovu obvezu po prvobitno odredjenom zadatku dovođenja broda u luku. Sudac se priklonio stajalištu tuženih da je situacija spašavanja prestala kad je brod odsukan i vraćen u kanal koji vodi do luke. Tada se, naime, brod više nije nalazio u nepredvidivoj opasnosti izazvanoj nasukanjem, te se može zaključiti i za pilote i tegljače da su njihove dužnosti i odgovornosti otada bile jednake onima koje su preuzeli time što je ugovoreno da brod sačekaju izvan ulaza u luku i dovedu ga do sidrišta.

Pored toga tužitelj je zahtijevao i kamate na nagradu za spašavanje, kojem zahtjevu je i udovoljeno.

Stajalište suda, da se u slučajevima zahtjeva postavljenih za isplatu nagrade za spašavanje mogu dosudjivati i odgovarajuće kamate, temelji se na zakonskom ovlaštenju suda da dosudjuje kamate u sporovima po tužbi za isplatu duga ili naknadu štete. Naročito ako se radi o spašavanju izvršenom na osnovi ugovora o spašavanju (sud je posebno imao u vidu Lloydov tipizirani ugovor), isplata nagrade može se smatrati ugovornom obvezom stranke i nema razloga da se ne dosudjuju kamate. Ukoliko medju strankama nije bio sklopljen ugovor o spašavanju, zahtjev za isplatu nagrade smatra se specifičnom tužbom čija je pravna osnova nezavisna od zakona ili ugovora, ali utemeljena na normama pomorskog prava. Prema tome, radi se i ovdje o isplati duga, kako je zaključio sud. Tako i praksa Suda za pomorske sporove u dosudjivanju kamata u svim slučajevima u kojima je izostala dužna činidba, isplata duga ili naknade štete zbog zakašnjenja (morom) dužnika potvr-

djuje ispravnost navedenog stava suda. Pitanje je bilo jedino da li se praksa suda u dosudjivanju kamata u slučajevima naknade štete može, analogijom, primijeniti na zahtjeve za nagradu za izvršeno spašavanje, protivno precedentu "De Bay". Sud je odgovorio pozitivno, utvrdivši da se taj precedent ne odnosi na pitanje kamata na nagradu za spašavanje, već na kamate na naknadu štete i troškova, iako se radilo o sličnim pravnim problemima.

(LLR 1975, 1, str.617)

K.T.

FRANCUSKI DRŽAVNI SAVJET

Presuda od 25. VII 1975.

Fédération des groupements professionnels  
d'agents consignataires de navires dans  
les ports maritimes et Sté Barry-Rogliano

Pomorski agent - Agent nije odgovoran za štete koje prouzrokuje brod izljevom goriva

Spor se vodi o naknadi štete koju je prouzrokovao brod izljevom tekućeg goriva u luci. Oštećeni su za naknadu štete tužili brodarkovog agenta. Prvostepeni organ je prihvatio tužbeni zahtjev. Državni savjet je uvažio agentovu žalbu i odbio tužbeni zahtjev. Također stoji na stajalištu da za utuženu štetu može biti odgovoran brodovlasnik u čije ime radi zapovjednik broda. Zapovjednik, naprotiv, ne obvezuje agenta, pa on ne može ni biti odgovoran za štetu koja bi bila prouzrokovana zapovjednikovim djelovanjem.

(DMF 1975, str.714)

B.J.