

pa prema tome on mora dokazati da je uložio dužnu pažnju u svrhu osposobljenja broda za plovidbu. Nadalje, iz citirane izreke suda o dužnoj pažnji nije jasno da li brodar odgovara ako nije uložio dužnu pažnju u svrhu osposobljenja broda za plovidbu, ili na temelju same činjenice da brod nije bio sposoban za plovidbu. Citirane riječi presude, formalno ih tumačeći, govore za drugo stajalište, međjutim sadržajno slijedi drukčije.

Pored toga uzrok štete uopće nije pomanjkanje ulaganja dužne pažnje sa strane brodara prije početka putovanja. Iz nalaza vještaka slijedi da je oprema broda koja se odnosi na instalacije hladnjaka bila ispravna, a da je uzrok štete njihovo nepravilno održavanje tijekom putovanja. Prema tome uzrok štete je komercijalna krivnja brodske posade za koju brodar odgovara, a ne pomanjkanje dužne pažnje za osposobljavanje broda za plovidbu prije početka putovanja.

Prema našem pravu (čl.447. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi) za ove štete prihvaćeno je drukčije rješenje. Na temelju cit. odredbe pored time-charterera odgovara i brodovlasnik bez obzira na njegovu osobnu krivnju.

B.J.

KANADSKI SAVEZNI SUD, Ottawa

Presuda od 16. V 1977.

Vlasnik, zapovjednik i posada  
broda Walther Herwig c/a tvrtke  
Fishery Products Ltd. i broda  
"Zambezi"

Spašavanje - Pravo državnog javnog broda na nagradu za spašavanje - Državni javni brod je izjednačen u pravu na nagradu s trgovačkim brodom

Brod "Zambezi", vlasništvo prvotuženih, bio je u opasnosti na otvorenom moru. Zapadnonjemački brod za ribarska istraživanja u vlasništvu saveznog ministarstva za prehranu, poljoprivredu i šumarstvo "Walther Herwig" pružio je pomoć tom brodu i oteglio ga do njegova odredišta u Kanadi. Zahtijevao je nagradu za spasavanje u visini od 53.050.- dolara i to dvije trećine za vlasnika, zapadnonjemačko ministarstvo, i jednu trećinu za zapovjednika i posadu. Trećinu za zapovjednika i posadu su tuženi položili u sud, u

iznosu od 19.350.- dolara, a osporili su pravo njemačkog broda na nagradu navodeći da državni javni brodovi nemaju pravo na nagradu za spasavanje pozivajući se na čl.531, st.1. Kanadskog pomorskog zakona (Canada Shipping Act) prema kojemu "brodovi koji pripadaju Njenom Veličanstvu" ne mogu, ukoliko nisu specijalno opremljeni za spasavanje, zahtijevati naknadu šteta koje su kod spasavanja pretrpjeli niti tražiti nagradu, a osim toga su se pozvali i na imunitet države za njene brodove. Tužitelji su ustrajali na svojem zahtjevu i osim toga tražili i kamate za vrijeme od izvršenog spasavanja u listopadu 1973. do plaćanja.

Sudac je u ovoj prvostepenoj presudi stao na stajalište da prigovor državnog imuniteta nema veze s ovim predmetom, a zauzeo je stajalište da nema nikakvih razloga da državni brod ne bi mogao tražiti nagradu za spasavanje. I sama odredba kanadskog zakona dopušta na svojem kraju da se takav zahtjev postavi ako to dopusti generalni guverner (tj. kraljevski namjesnik u Kanadi). Sudac isto tako ukazuje i na to da je i opće stajalište kanadskog zakona u samoj Engleskoj (otkuda je i odredba ušla u kanadsko pravo) izmijenjeno u čl.58, st.2. Crown Proceedings Acta, 1947, tj. zakona u kojem je Kruna izjednačena s ostalim strankama u postupku pred engleskim sudovima. Prema tome je sudac zauzeo stajalište da je zapadnonjemački ministar u ulozi vlasnika njemačkog istraživačkog broda ovlašten na traženje dijela nagrade koji pripada brodovlasniku. U pogledu kamatnog zahtjeva sudac je stao na stajalište da načelno spasavaocu ne pripadaju kamate na nagradu budući da nema prethodnog ugovora ni dužnosti spasavanja nego se radi o dobrovoljnom činu (slučaj "De Bay" Apelacionog suda, 1833), ali s druge strane se u teoriji dopušta opravdanost kamatnog zahtjeva ako je bez krivnje spasavaoca protekao predugi rok između vremena završenog spasavanja i plaćanja nagrade (citira Kennedy, Civil Salvage, 4. izd, p.224), pa stoga sudac dosudjuje kamate za vrijeme od dana kada je tužba obrazložena ("filing of the Statement of Claim"), tj. od 27.V 1976, i to po stopi od 8,25% koji je kamatnjak uobičajen u vremenu između 1973. i 1977. Prema tome je sudac udovoljio tužbenom zahtjevu i dosudio i parnične troškove (koje su tuženi takodjer osporavali), jer ne vidi razloge zbog kojih ti troškovi ne bi pripadali tužitelju.

(ETL 1977,6, str.338)

. F.P.

Pravo državnih brodova na  
nagradu za spasavanje

Ratni brodovi i državni brodovi u neprivrednoj službi mogu biti aktivni spasavaoci i isto tako, pasivno, spašeni brodovi. Međutim u nekim zemljama je bilo kolebanja u pogledu prava takvih brodova na nagradu za spasavanje, dok je bilo manje kolebanja oko toga da će oni platiti nagradu ako su spašavani, iako se neće moći tužiti pred stranim sudom. Svakako je to pitanje bilo sporno i stoga je Jugoslavensko udruženje za pomorsko pravo uzelo inicijativu za njegovo unificirano rješenje. Naime čl.14. Konvencije za izjednačenje nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju na moru od 1910. je jednostavno rekao da se ta Konvencija ne primjenjuje na ratne brodove i državne brodove koji su isključivo namijenjeni javnoj službi. Jugoslavenski prijedlog za reviziju tog člana išao je u pravcu da se s jedne strane i na te brodove kao spasavaoce primijene odredbe Konvencije, dakako ako odnosna država to bude tražila, a da se s druge strane i te brodove kao spašavane brodove podvrgne odredbama Konvencije, no tako da se tužbe protiv države u pogledu tih brodova mogu podnijeti samo sudovima te iste države. Za države koje su prihvatile ili čiji se interni propisi slažu s Međunarodnom konvencijom o izjednačenju nekih pravila o imunitetu brodova u vlasništvu države od 1926, je pasivno pitanje bilo već riješeno, jer se prema odredbi čl.3, par.1, podstava 2, t.2. države moraju podvrgnuti sudbenosti nadležnih svojih sudova u pogledu tužbi s naslova spašavanja i pružanja pomoći i zajedničkih avarija za sve svoje brodove u javnoj službi, pa i ratne brodove.

Riječka konferencija CMI-a je prihvatila Nacrt protokola o dopuni čl.14. Konvencije od 1910, pa je na Bruxelleskoj konferenciji od 1967. doista 23.V 1967. prihvaćen Protokol o izmjenama Konvencije o izjednačenju nekih pravila o pružanju pomoći i spasavanju na moru od 1910. Taj Protokol je primijenio pravila Konvencije na sve državne brodove u oba pravca, aktivno i pasivno, ali je u istom članu (1) za tužbe uperene protiv države radi spasavanja ratnih brodova i brodova namijenjenih isključivo javnoj službi, u vrijeme događaja ili u vrijeme utuženja, pridržao sudbenost sudovima države čiji su ti brodovi.

Sudovi vrlo rijetko dolaze u priliku da sude u sporovima koji se odnose na spasavanje između državnih i privatnih brodova. Kanadski sud je riješio slučaj koji se našao pred njima na temelju vlastitih pravnih načela jer je našao da mu kanadski zakon ne sprječava da ih primijeni, budući da se on odnosio samo na kanadske brodove, i to uvjetno, a da je već i u Engleskoj, otkuda je tekst zakona potjecao, on izmijenjen, ponajviše općim zakonom o tužbama protiv države (ili po engleskoj terminologiji Krune). Danas ima sve više brodova u državnom vlasništvu s istraživačkim znanstvenim zadacima, pa je prema tome ova presuda od važnosti jer pokazuje kako i država koja nije ratificirala Protokol od 1967. - i čiji su delegati na Riječkoj konferenciji CMI-a bili odsutni za vrijeme glasanja o Nacrtu protokola (v. International Maritime Committee - Conference of Rijeka - p.300), dok je na Diplomatskoj konferenciji od 1967. potpisala Protokol (Conférence Diplomatique de Droit Maritime, Douzième Session /1<sup>e</sup> phase/ Bruxelles 1967, p.363) - primjenjuje načelo Protokola.

Jugoslavija je ratificirala Protokol od 1967. o izmjeni čl.14. Konvencije od 1910, pa je i dosljedno unijela njegove odredbe u Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Prema čl.768. ZPUP primjenjuju se njegove odredbe o spasavanju na sve brodove bez obzira na njihovu namjenu, pa i na ratne brodove (s izuzecima koji se odnose na prava posade na dio nagrade), a prema čl.1014, t.1. jugoslavenski sud je isključivo nadležan za sudjenje u sporovima o nagradi za spasavanje jugoslavenskih ratnih brodova i jugoslavenskih javnih brodova. Čl.152, st.2. ZPUP, opet u skladu s Protokolom, pridržava pravo saveznog sekretara za narodnu obranu da može odrediti kada jugoslavenski ratni brod nije dužan obavljati spasavanje drugog broda.

Kanadska presuda pokazuje kako je ustaljena suvremena tendencija da se u aktivnom i pasivnom spasavanju izjednače ratni i javni brodovi s privatnim brodovima, odnosno točnije s brodovima trgovačke mornarice.

E.F.