

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD
Pomorski odjel
Presuda od 13. i 14. studenog 1991.
The "BREYDON MERCHANT"
Sudac: Mr. JUSTICE SHEEN

NAGRADA ZA SPAŠAVANJE KAO ŠTETA NA TERETU

Članak 3. Konvencije iz 1976. o ograničenju odgovornosti brodara za pomorske tražbine, koji izuzima tražbine s naslova spašavanja od ograničenja odgovornosti, primjenjuje se samo na spašavatelje.

Dio nagrade za obavljene usluge spašavanja, koji duguju vlasnici tereta, predstavlja štetu na teretu i ulazi u okvir tražbina za koje brodar prema navedenoj Konvenciji može ograničiti svoju odgovornost.

Brod "BREYDON MERCHANT", vlasništvo tužitelja u ovom sporu, u veljači 1992. bio je, prema ugovoru o prijevozu sklopljenom u listopadu 1990, imenovan za prijevoz komercijalnih eksploziva i upaljača iz Great Okley-a u Droghed. Dio tereta bio je u vlasništvu tuženih u ovom sporu (Irish Industrial Explosives Ltd.), a dio u vlasništvu Ministarstva obrane Irske.

Na putu prema Irskoj, u trenutku izbijanja teškog požara u strojarnici, brod se nalazio u Engleskom kanalu u blizini Beachy Head-a.

Članovi posade evakuirani su helikopterom, a tegljač "Avenger", u vlasništvu Alexandra Towing Limited, uspješno je obavio spašavanje broda. Usluge spašavanja pružene su prema uvjetima sadržanim u Lloydovom standardnom formularu ugovora o spašavanju.

Kao što je poznato, plaćanje nagrade za spašavanje tereti vlasnike broda i vlasnike tereta, a proporcionalno je vrijednosti broda i vrijednosti spašene imovine.

Uz svoju obvezu da plate dio nagrade za spašavanje, vlasnici tereta morali su snositi dodatne troškove prekrcaja i slaganja tereta, te dodatne vozarine.

S obzirom na tvrdnju vlasnika tereta da na početku putovanja "BREYDON MERCHANT" nije bio sposoban za plovidbu, te da će zahtijevati naknadu štete zbog pretrpljenih gubitaka, vlasnici broda pokrenuli su postupak za ograničenje odgovornosti.

Spor je nastao oko pitanja da li se u ovom slučaju vlasnici broda mogu pozvati na ograničenje odgovornosti.

Zastupnici tuženih (vlasnika tereta) tvrde da njihova tražbina nije podvrgnuta ograničenju odgovornosti, jer se prema odredbi čl.3.Konvencije iz 1976. o ograničenju odgovornosti brodara za pomorske tražbine (u daljnjem tekstu - Konvencija iz 1976) brodar ne može pozvati na ograničenje odgovornosti u odnosu na tražbine iz naslova spašavanja.

To nameće pitanje - da li vlasnici tereta ističu prema vlasnicima broda tražbinu iz naslova spašavanja.

Pozivajući se na dva slučaja ("Hall Brothers Steamship Co.,v.Young", (1939) 63 Lloyd's Law Reports 143. i "Five Steel Barges", (1890) 15 P.D. 142.) sudac Mr. Sheen zaključuje da izraz "tražbine spašavanja" znače tražbine s naslova nagrade za spašavanje.

Vlasnici tereta ne mogu tražiti naknadu štete iz naslova tražbine za spašavanje. Oni samo mogu tražiti naknadu štete zbog raskida

ugovora. Iznos štete bit će svota potrebna da se namiri njihov gubitak koji su pretrpjeli zbog raskida ugovora. Jedan od elemenata u procjeni štete bit će i iznos koji vlasnici tereta duguju spašavateljima kao dio nagrade za obavljene usluge spašavanja. Ali, tražbina vlasnika tereta prema vlasnicima broda nije, ni dijelom ni u cjelini, tražbina iz naslova spašavanja.

Swota koja se duguje spašavateljima predstavlja štetu na teretu. Mjerilo štete na teretu je umanjenje vrijednosti tog tereta bez obzira da li je to oštećenje rezultat fizičkog oštećenja, zakašnjenja ili založnog prava spašavatelja na spašenoj imovini.

Članak 3. Konvencije iz 1976. koji navodi da tražbine iz naslova spašavanja ne podliježu ograničenju odgovornosti, odnosi se isključivo na tražbine spašavatelja prema vlasnicima spašene imovine i on nema primjene u ovom slučaju.

Vlasnici broda mogu se pozvati na ograničenje odgovornosti jer tražbina vlasnika tereta za štetu nastalu raskidom ugovora predstavlja tražbinu koja ulazi u okvir tražbina koje su podvrgnute ograničenju odgovornosti (toč.(a) čl.2. Konvencije iz 1976).

Ako bi se ovakav zaključak činio pogrešan, može se i prihvatiti tvrdnja vlasnika broda da bi brod i teret pretrpjeli daljnje štete i gubitke da nisu bili angažirani spašavatelji. U skladu s time oni se pozivaju i na toč.(f) Konvencije iz 1976. koja u okvir tražbina podvrgnutih ograničenju spominje i tražbine druge osobe, a ne osobe koja odgovara, zbog mjera poduzetih radi sprečavanja ili smanjenja štete za koju osoba koja odgovara može ograničiti svoju odgovornost.

Na kraju je sudac Mr. Sheen zaključio da je svrha Konvencije bila ustanoviti neke dodatne tražbine prema vlasniku broda koje su podvrgnute ograničenju odgovornosti, te da se osigura da pravo na ograničenje odgovornosti bude nesporno.

U zamjenu za ova prava brodari su pristali na povišenje ograničenja odgovornosti, pa nije moguće da se neznatnom razlikom u izreci Konvencije namjeravalo postići dramatičan učinak ukidanja prava na ograničenje odgovornosti u odnosu na ove vrste tražbine koje se u pomorskom prometu često pojavljuju.

Zbog svega navedenoga vlasnici broda imaju pravo na ograničenje odgovornosti.

(Lloyd's Law Reports 1992, Vol.2, str.373)

Mr. Dorotea Ćorić
znanstveni asistent
Jadranski zavod HAZU