

mogla biti manja da je teret bio pravilno složen i zaštićen razdjelnim daskama. Osiguratelji, koji su nadoknadili štetu osiguraniku - primaocu, regresnim zahtjevom tuže brodar. Brodar se protivi tužbenom zahtjevu, navodeći da je šteta nastala višom silom /olujom/, da on ne odgovara za slaganje tereta jer da ga nije složio i niti bio dužan složiti budući da je bilo ugovoreno da trošak slaganja i ukrcaja snosi krcatelj.

Sud je dao pravo tužiteljima.

Unatoč činjenici da je prema ugovoru trošak slaganja snosio krcatelj, zapovjednik broda je odgovoran za pravilno slaganje tereta na brodu. On je bio dužan zatražiti - na trošak krcatelja - sva potrebna sredstva za pravilno slaganje i osiguranje tereta. Da bi brodar bio oslobođen naknade štete koja je nastala zbog slabog slaganja tereta, morao bi dokazati da je zapovjednik zatražio od krcatelja sredstva za osiguranje tereta i da je krcatelj to odbio dati. Budući ni jednu ni drugu činjenicu brodar nije dokazao, sud ga je obvezao na naknadu štete. Što se pak tiče prigovora da je šteta nastala višom silom, sud samo donekle uvažava njegov prigovor, jer ga čini odgovornim za onaj dio štete za koji je dokazano da vjerojatno ne bi bio nastao, i unatoč oluji, da je teret bio pravilno složen i osiguran.

/DMF 1961, str.37-40/

B. J.

TRGOVAČKI SUD, Sette

Presuda od 19.VII 1960.

Sté Sèteoise de Transbordements c/a zapovjednika broda "Prosper-Schiaffino" i Sté Algérienne de Navigation Ch.Schiaffino et Cie.

Odgovornost brodara za štetu prouzrokovanu nedovoljnim privezom broda - šteta prouzrokovana prolazom drugog broda

Brod je bio privezan uz obalu u jednom kanalu. Prilikom ukrcaja vina pomoću pumpi prošao je u blizini broda jedan drugi brod čiji su valovi prouzrokovali valjanje broda u koji se krcalo vino, a to je dovelo do oštećenja pumpi pa je neka količina vina istekla u more. Brodar je tužen za naknadu štete. Branio se da nije skrivio štetu on, nego brod koji je prošao

blizu njegova broda, da je njegov brod bio pravilno privezan uz obalu, te napokon da - da i nije bio pravilno privezan - ne bi bio dužan nadoknaditi štetu, jer da se radi o nautičkoj grešci zapovjednika za koju on ne odgovara.

Sud je obvezao brodaru na naknadu štete.

Nije utemeljeno pozivanje na višu silu, odnosno krivnju trećega, jer je zapovjednik morao pretpostavljati - budući se radilo o kanalu - da će u blizini njegova broda proći neki drugi brod, pa je bio dužan da svoj brod tako učvrsti privezima da ne samo bude osiguran brod nego da se mogu nesmetano odvijati i operacije s teretom koje su u toku. Tačno je - kaže sud - da privezivanje broda spada - načelno - u nautičku djelatnost zapovjednika, ali nije isključeno da se shvati i kao komercijalna funkcija. Ovo zadnje je bilo upravo u ovom slučaju. Sud naime smatra da je pravilno privezivanje broda bilo potrebno ne samo za očuvanje broda nego i tereta i to s obzirom na način koji se teret krcao. Kako se - dakle - radilo o brizi za očuvanje tereta, ta djelatnost u ovom konkretnom slučaju spada u okvir komercijalnog poslovanja.

/DMF 1961, str.45-50/

B. J.

Bilješka. - Ova presuda izgleda nam potpuno opravdana i logična. Nažalost sud nije imao prilike da se pozabavi i pitanjem odgovornosti broda koji je prouzrokovao valove, jer njegov brodar nije bio tužen. Inače u pogledu odgovornosti tog broda morali bi se primijeniti principi o sudaru, jer konvencija o sudarima na moru od 1910. god. pod pojmom sudara ne smatra samo materijalni sraz između dva broda, nego i svaku štetu koju jedan brod prouzrokuje bilo vršenjem, bilo propuštanjem nekog manevra, bilo nepridržavajući se propisa /čl. 13. Konvencije/. Brod koji je prouzrokovao valove bio je ruski brod, pa bi morala doći do primjene citirana Konvencija. Ovo načelo Konvencije prihvaćaju sva pomorska zakonodavstva. Da bi taj drugi brod bio odgovoran za štetu, moralo bi mu se dokazati da je kriv za valjanje privezanog broda. Krivnja bi mu se mogla sastojati u nepridržavanju propisa koji eventualno postoje za plovidbu u odnosnom kanalu, ili pak, bez obzira na postojanje propisa, u nepridržavanju načela o navigaciji koje u ovakvim slučajevima nameće pomoračka vještina i iskustvo. Kod nas bi došli u obzir - za luke - propisi o redu u lukama, a za kanale propisi koji reguliraju plovidbu u tim kanalima. Prema propisima o sudaru brodovi odgovaraju za

naknadu štete razmjerno njihovoj krivnji. Činjenica da je jedan brod privezan uz obalu ne znači - sama po sebi - da taj brod nije uopće kriv za sudar, te da svu štetu snosi brod koji je eventualno nepravilno prolazio. Ovo je naročito važno za slučajeve kao što je gornji, naime za pitanje krivnje i dužnosti naknade štete između stranaka koje su vezane prijevoznim ugovorom. Postavlja se pitanje da li se kod određivanja krivnje privezanog broda moraju uzeti u obzir i dužnosti koje je taj brod morao izvršiti prema svom sukontrahtentu na temelju sklopljenog ugovora o prijevozu, ili su te dužnosti za utvrđivanje krivnje za sudar potpuno irelevantne. Neprijeporno je da načelo neodgovornosti broдача za nautički krivnju članova posade njegova broda ne vrijedi i za drugi brod koji se nalazi u sudaru. Taj drugi brod - u granicama razmjera svoje krivnje - odgovara za štetu koju je prouzrokovao teretu koji se ne nalazi na njemu nego na drugom brodu. Na pr.: sud ustanovi da su oba broda kriva za sudar u razmjeru od 50%. Drugi brod - naime onaj na kojemu se nije nalazio teret - morati će ovlaštenicima tereta nadoknaditi štetu u visini od 50% prouzrokovane štete, a onih 50% koje bi morao nadoknaditi brodar broda na kojemu se teret nalazi, on neće platiti, jer se radi o nautičkoj grešci njegova zapovjednika, odnosno kojeg drugog člana brodske posade. Situacija nije tako jasna ako sud dodje do uvjerenja da se radi o komercijalnoj grešci posade broda na kojoj se nalazio teret. U odnosu između dva broda u sudaru odgovornost postoji u razmjeri njihove krivnje. Medjutim šta se tiče ovlaštenika tereta situacija je slijedeća: neprijeporno je da oni mogu tužiti oba broda. Isto je tako neprijeporno da drugi brod odgovara razmjerno veličini svoje krivnje. Nije pak potpuno jasno da li brod na kojemu se nalazio teret odgovara samo u granicama svoje krivnje ili pak za svu visinu štete, bez obzira da li je - osim njega - kriv i drugi brod. Logički i pravno se mogu braniti oba stajališta. Naša sudska praksa nije imala prilike da se izjasni o ovom problemu.

U pravu Sjedinjenih Američkih Država situacija je donekle drukčija. Budući te države nisu potpisale Konvenciju o sudaru od 1910, njihovi sudovi stoje na stajalištu da brod koji je kriv za sudar ne odgovara samo u razmjeru svoje krivnje nego za svu štetu koja je prouzrokovana trećim osobama. Brodar na čijem se brodu nalazio teret može se osloboditi odgovornosti prema načelima prijevoznog ugovora, tj. neće odgovarati za štetu ako je sudar nastao, što redovito i biva, nautičkom krivnjom zapovjednika ili kojeg drugog člana posade njegovog broda. Unatoč toj neodgovornosti ovlaštenik tereta ima pravo od drugog broda zahtijevati punu naknadu štete. Da se takve situacije izbjegnu

te da se odgovornost drugog broda svede na načela Konvencije o teretnici od 1910. stranke običavaju ugovarati tzv. klauzulu o obostranoj odgovornosti za sudar /BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE/. Medjutim važno je napomenuti da su u novije vrijeme sudovi Sjedinjenih Država zauzeli stajalište prema kojemu ne priznaju valjanost te klauzule, tako da drugi brod ne odgovara samo u razmjeru svoje krivnje, nego za punu naknadu štete.

B. J.

KASACIONI SUD ITALIJE

Presuda od 21.XI 1959.

American export lines, Inc. c/a S.P. Henry
Coe & Clerici i Ditta Carlo Mosto

Opaska a u teretnici "vreće poderane kukom" - njeno značenje -
Brodar nije dužan radi sigurnosti broda voditi brigu o stanju
ambalaže prilikom ukrcaja tereta

Zapovjednik broda je - prilikom potpisa teretnice - za prijevoz kave naveo da su vreće poderane kukom dizalice. Među strankama je nastao spor o količini robe koju je trebalo predati na odredištu. Apelacioni sud je osudio brodara da nadoknadi manjak. Kasacija je odbila brodarevu reviziju i potvrdila drugostepenu presudu. Bitni razlozi presude Kasacionog suda su ovi:

Brodar smatra da je do manjka kave došlo zbog toga što su vreće bile poderane. On je na tu okolnost upozorio u teretnici, pa prema tome, po njegovu mišljenju, izlazi da je primalac morao dokazati brodaru krivnju za manjak robe, jer da je svojom napomenom prebacio teret dokaza na primaoca. Sud smatra da ova klauzula sama po sebi nije dovoljna za prebacivanje dokaza u pogledu količine ukrcajne robe od brodara na primaoca, jer se s njome brodar nije izričito ogradio u pogledu količine robe koju je primio na prijevoz. Činjenica da su vreće poderane još ne znači da je brodaru nepoznata tačna količina robe koja je ukrcajna na brod. Da bi se brodar - na temelju ove napomene - mogao osloboditi odgovornosti, bio je dužan dokazati da je manjak nastao upravo zbog toga što su vreće bile poderane, ili pak da je primio onoliko količinu robe koju je predao. Ni jedan ni drugi dokaz brodar nije uspio izvesti, pa je zbog toga dužan nadoknaditi štetu nastalu zbog manjka.