

nje, to treba primijeniti opći propis građanskog zakona, prema kojemu - kako je navedeno - ne postoji ograničenje odgovornosti ako se radi o gruboj nepažnji.

/Dir.mar.1959, III, str.382-385/
B.J.

OKRUŽNI SUD, Genova

Presuda od 29.VII 1959.

The Tokyo Marine & Fire Insurance
Co., Ltd. c/a Ditta Hugo Trumpy

Odgovornost broдача za pravilno funkcioniranje hladnjače na bro-
du - Brodar ne može ograničiti svoju odgovornost ako je šteta nas-
tala grubom nepažnjom - Dokaz o stanju robe u času primanja na
prijevoz - Granica odgovornosti broдача za prijevoz tunjevine

Brodar je primio na prijevoz stanovitu količinu zaledje-
ne tunjevine. Kod iskrcaja je ustanovljeno da je jedan dio robe
pokvaren. Utvrđeno je da je kvar nastao radi toga što u hladioni-
cima - u kojima je riba bila uskladištena - nije pravilno cirku-
lirao zrak, uslijed čega nije bilo moguće održavati propisanu nis-
ku temperaturu.

U parnici koja je podignuta protiv broдача o naknadi
štete, ovaj se branio iznoseći slijedeće prigovore:

Radi se o šteti nastaloj prirodnim svojstvom robe, dakle
jednim od "izuzetih slučajeva" kod kojih je brodar oslobođen od-
govornosti, dok mu se ne dokaže da je štetu skrivio on ili njegovi
ljudi. Osim toga navodi da je riba pokvarena radi toga što nije bi-
la prije ukrcaja pravilno zaledjena. On za to zaledjenje ne odgo-
vara jer je na prijevoz primio ribu u zaledjenom stanju. U vezi s
tim nadodaje da su pojedini komadi tunjevine kod ukrcaja bili malo
skriviljeni, što da je siguran znak da zaledjenje nije bilo u redu
izvršeno. Nadalje je dokazao da je prije početka ukrcaja robe dao
pomoću eksperata pregledati brodske hladionike, i da su ti eksperti
ustanovili da se hladionici nalaze u potpuno ispravnom stanju. Pre-
ma opće usvojenim načelima pomorskog prijevoza da je on - ovakvim
ulaganjem dužne pažnje da prije početka putovanja osposobi brod za
plovidbu - skinuo sa sebe odgovornost za kvar tereta, koji bi nas-
tao za vrijeme prijevoza krivnjom članova posade njegovog broda, a
koji je kvar u vezi s naknadno nastalom nesposobnošću broda, uklju-
čivši tu i naprave za održavanje niske temperature. U konkretnom
slučaju temperatura nije mogla biti održavana radi toga što je bilo
previše ribe složeno u hladionicima, a krcatelj nije dao nikakvu

uputu o tome kolika se minimalna temperatura mora održavati. U pogledu visine svoje odgovornosti brodar se poziva na propise Konvencije o teretnici, prema kojoj on, i pod pretpostavkom da je za štetu odgovoran, odgovara samo do iznosa od 100 funti po toni ribe, a on je tužen za svotu koja daleko prelazi taj iznos.

Sud nije prihvatio nijedan od ovih prigovora.

Brodar nije u teretnici stavio nikakvu opasku u pogledu slabog zaledjivanja ribe koju je primio na prijevoz. Tužitelj je, u dokaz da je zaledjenje bilo u redu izvršeno, podnio sudu potvrdu nadležne japanske ustanove, iz koje slijedi da je riba bila u stanju sposobnom za ljudsku ishranu. I vještaci, koji su prilikom iskrcaja pregledali ribu, ustanovili su da se riba pokrvarila zbog nedovoljno održavane hladnoće na brodu. Na temelju toga sud stoji na stajalištu da brodar nema prava svjedocima dokazivati da je riba prilikom ukrcaja bila nepravilno zaledjena, koja bi okolnost slijedila iz skrivljenosti pojedinih komada tunjevine. Da bi očuvao pravo na takav dokaz, morao je staviti u teretnicu odgovarajuću opasku. Što se pak tiče brodarevog ulaganja dužne pažnje za osposobljenje hladionika prije početka putovanja, sud - premda u tom pravcu uvažava činjenično stanje koje brodar iznosi - stoji na stajalištu da brodar za pravilno funkcioniranje hladionika odgovara za čitavo vrijeme prijevoza, a ne samo za ulaganje dužne pažnje prije početka putovanja. Posada broda je morala znati koja je temperatura potrebna za održavanje ribe u zdravom stanju. U tom pogledu krcatelj nije bio dužan dati nikakve upute. Isto tako je posada morala ribu u hladioniku tako smjestiti da se može očuvati u zaledjenom stanju do konca putovanja. Budući da je posada u tom pogledu pogriješila, brodar odgovara za njenu djelatnost bez obzira što je - u navedenom smislu - prije početka putovanja uložio dužnu pažnju.

Činjenicu da je riba u hladionicima nepravilno smještena, sud ocjenjuje kao veliku nepažnju, i ne priznaje brodaru pravo da ograniči svoju odgovornost. I pod pretpostavkom da je brodaru u ovom slučaju priznato pravo ograničenja njegove odgovornosti, izneseni prigovor glede visine te odgovornosti sud nije prihvatio. Riba u teretnici nije bila navedena po tonaži, već po broju komada svake partije tereta, s njihovom ukupnom težinom, a ne u nekoj drugoj jedinici mjere. Iz ovoga - zaključuje sud - jedinica na temelju koje brodar u ovom slučaju može ograničiti svoju odgovornost, nije težinska tona tereta, već svaki pojedini komad ribe.

/Dir.mar.1960, III-IV, str.523-527/

B.J.

Bilješka.— Premda se u gornjoj presudi radi o prijevozu ribe, ipak je sud u njoj zauzeo nekoliko stajališta koja su načelne prirode. Ta stajališta jesu: a/ nemogućnost dokazivanja svjedocima stanja robe primljene na prijevoz bez odgovarajuće opaske u teretnici; b/ odgovornost brodarara za održavanje u ispravnom stanju instalacija na brodu određenih za smještaj tereta; c/ odgovornost brodarara za pravilno slaganje tereta i poduzimanje mjera za njegovo očuvanje, i d/ granice odgovornosti brodarara. Što se tiče stajališta za tačke navedene pod b/ i c/ čini nam se da je sud potpuno pravilno ocijenio stvar. Medjutim, mislimo, da se može jednako opravdano prigovoriti rješenju za pitanje a/ i d/. Nemogućnost dokazivanja svjedocima protivi se temeljnim načelima našeg građanskog sudskog postupka, a ograničenje odgovornosti na svaku pojedinu tunu, kako je to sud u gornjoj presudi izveo, čini nam se više nego nategnuto. Bez obzira kako je brodar naveo u teretnici količinu ribe, nesumnjivo je da se radilo o težinskim tonama. Skrećemo pažnju naročito na ovo zadnje pitanje, jer bi se brodari, inače, mogli naći u vrlo nezgodnom položaju i u drugim sličnim teretima, pa je potrebno da kod ispunjavanja teretnice osobitu pažnju posvete činjenici da se roba primala po toni, ili nekoj drugoj većoj jedinici mjere.

B.J.

OKRUŽNI SUD, Genova

Presuda od 15. III 1960.

Hasim C. Nardin c/a Consorzio Carbonifero
Italiano S.p.A. i S.A.I.C.I.E.

Promjena luke ukrcaja - Brodar nema prava na dodatnu vozarinu ako je brod devirao s puta radi pomanjkanja goriva

Stranke su sklopile ugovor o prijevozu nafte, koju je trebalo ukrcati u Odesi. Medjutim, kada je brod ušao u Crno more i uputio se prema Odesi, brodar i naručitelj su se sporazumjeli da će se nafta, mjesto u Odesi, ukrcati u Batumu, a da će za tu devijaciju brodar imati pravo na dodatnu vozarinu. Brodar je u tom smislu dao shodna naredjenja zapovjedniku broda. Zapovjednik pak, nakon što je 5 sati plovio prema Batumu, ustanovio je da neće imati dovoljno goriva do te luke, i nakon dobivenog ovlaštenja od brodarara, brod je uputio u Odesu radi nadopune goriva. U Odesi je zapovjednik, na svoju ruku, ukrcao teret nafte, koja je doduše bila određena za istog naručitelja-primaoca, ali je ta partija tereta, prema dispoziciji naručitelja, morala biti ukrcana na jedan drugi brod.