

Inače čini nam se da nema razloga da se načelno i tegljaču ne bi priznala nagrada i preko iznosa štete i izmakle dobiti. Iz okolnosti da takvu nagradu pomorsko pravo priznaje izričito samo za slučaj spasavanja, ne slijedi da je kod tegljenja takva nagrada isključena. Budući da o toj nagradi pomorsko-pravni propisi nemaju nikakve izričite norme, pitanje se mora rješavati po načelima građanskog odnosno privrednog prava. Sa stajališta ovih prava tegljenje za tegljeni brod predstavlja jednu uslugu, i to uslugu lukrativnog karaktera. Za svaku takvu uslugu onaj kojemu je usluga učinjena duguje naknadu. Inače bi se, prema stajalištu gornje presude, moglo doći do apsurdnog rezultata, naime da tegleni brod ne bi bio dužan tegljaču platiti ništa, ako tegljač ne bi htio dokazati da je imao štete i izmakle dobiti. Dapače, čini nam se da je nagrada u ovakvim slučajevima, načelno, opravdanija nego kod spasavanja. Kod spasavanja se, naime, spašeni brod nalazi u nevolji, pa postoji, najblaže rečeno, moralna obveza da ga se spasi. Medjutim kod tegljenja, kao što je u gornjoj presudi bio slučaj, brod traži uslugu isključivo radi svog komoditeta, pa onaj koji je tu uslugu učinio, prema stajalištu presude, ne bi imao pravo na nikakvu naplatu, a njegovom uslugom se drugi brod koristio. Odredjivanje nagrade za tegljenje ne vrši se prema načelima instituta pomorskih spašavanja na moru, već prema načelima građanskog odnosno privrednog prava.

B. J.

APELACIONI SUD, Douai

Presuda od 23. II 1961.

Sté Denis Nakliyati c/a Sté Goldschmidt
i drugi

Jačina vjetrova po Beaufort-u kao viša sila - Zapovjednik je dužan, za vrijeme nevremena, u granicama mogućnosti, voditi računa ne samo o spasu broda nego i o očuvanju tereta

Brod "Kayseri" prevozio je stanovitu količinu kukuruza. Na putovanju je brod zapao u nevrijeme, za koje se ustanovilo da je jačina vjetrova bila 7-8 po Beaufort-ovoj skali. Za vrijeme toga nevremena popustili su vijci poklopaca cijevi za ventilaciju, što je prouzrokovalo ulazak vode u skladište broda, radi čega se jedan dio kukuruza pokvario.

Primaoci su tužili brodaru za naknadu štete. Prvostepeni sud je udovoljio tužbenom zahtjevu, nakon čega je brodar uložio žalbu. U žalbi navodi da su eksperti ustanovili da je do

popuštanja vijaka na poklopcima cijevi za ventilaciju došlo zbog velikog vibriranja broda prouzrokovanog nevremenom, što znači da je kvar nastao višom silom za koju brodar ne odgovara. Ukoliko je pak prvostepeni sud držao da je do štete došlo iz nekoga drugog razloga, a ne onoga koji su eksperti utvrdili, mogao je to i dokazati, što sud u svojoj presudi nije učinio.

Apelacioni sud je odbio žalbu, i u cijelosti potvrdio prvostepenu presudu.

Činjenica da se radilo o jačini vjetra 7-8 Beaufortove skale, još ne znači da je bila viša sila. Brod "Kayseri" ima 5.000 tona, i bio je u dobrom stanju, pa za njega odnosna jačina vjetra ne može predstavljati višu silu. Ovo tim prije što se u toj prigodi nije radilo o nevremenu koje bi se moglo nazvati olujom, nego o jednom relativno jačem vjetru, koji pomorci običavaju nazivati "friški vjetar". Zapovjednik broda morao je predvidjeti da će vibracijom broda, koja je nastala zbog nevremena, doći do popuštanja odnosnih vijaka. Bio je - radi toga - dužan poduzeti sve potrebne mjere da se to spriječi. Atmosferske prilike nisu bile takove da su zapovjedniku nagale poduzimanje izvanrednih mjera, koje bi zaokupile svu njegovu pažnju i aktivnost posade da se izbjegnu teže posljedice za brod i za osobe na brodu. To mu ne bi priječilo da naredi da se poduzmu potrebne mjere opreza za očuvanje tereta od kvara. Sud dakle misli da događaj koji je doveo do oštećenja tereta nije bio neizbježan.

Iz navedenih razloga prvostepena presuda potvrđena je u cijelosti.

/DMF 1961, str.481-483/

B.J.

Bilješka.- U gornjoj presudi sud je zauzeo tri načelna stajališta:

a/ Viša sila ne zavisi isključivo o jačini vjetra, nego treba uzimati u obzir i ostale važne okolnosti, a osobito veličinu i stanje sposobnosti broda za plovidbu. Ako je stanje broda takovo da može slabije podnositi atmosferske nepogode, lakše će se raditi o višoj sili. Međutim kod ovoga treba napomenuti da se brodar neće moći pozivati na višu silu, iako je utvrđena, ukoliko slaba sposobnost broda za plovidbu proizlazi iz propuštanja dužne pažnje da se brod prije početka putovanja osposobi da bude u stanju izvršiti odnosno putovanje. Čini nam se da konstrukciona mana broda, koja ga čini manje sposobnim za odoljevanje atmosferskim nepogodama, ne može učiti u pojam sposobnosti za čije otklanjanje brodar odgovara upotrebom dužne pažnje. Traži se ipak da brod ima svjedodžbe o sposobnosti za plovidbu. Ako ovih svjedočaba nema, neće se brodar

redovito, moći pozivati na konstrukcionu manu, ako se ustanovi da svjedodžbe nisu izdate upravo radi odnosnih mana broda.

Stajalište suda, da vjetar jačine 7-8 Beaufort-a za brod od 5.000 tona ne predstavlja višu silu, može poslužiti kao putokaz i za druge slučajeve.

b/ Propust zapovjednika da se pobrine za zatvaranje odnosnih otvora predstavlja njegovu komercijalnu a ne nautičku grješku. Da je sud naime držao da se radi o nautičkoj grješci, brodar bi bio oslobođen odgovornosti. Inače je ovo pitanje u svjetskoj sudskoj praksi prilično sporno, te sudovi zauzimaju stajališta u svakom pojedinom slučaju prema konkretnim okolnostima. Ulazak vode u brod šteti sigurnosti i broda i tereta, pa se - prema tome - može raditi kako o nautičkoj, tako i o komercijalnoj djelatnosti zapovjednika. Izgleda da se u gornjoj presudi sud odlučio za komercijalnu grješku radi toga što odnosni ulazak vode nije bio toliko jak da bi ugrozio i sigurnost broda, već je sam ošteti teret. Ovo stajalište izgleda nam potpuno opravdano.

c/ Brodar odgovara i za nesnalažljivost zapovjednika, pa i u slučaju kad je zapovjednik, radi veće sigurnosti broda, i osoba na brodu, strože procijenio opasnost situacije nego što je ona u stvari bila. Sud - potpuno opravdano - misli da zapovjednik mora pokazati onoliko hladnokrvnosti i trzboritosti u procjeni situacije, koliko se to može zahtijevati od jednog srednje sposobnog zapovjednika.

B.J.

APELACIONI SUD, Paris

Presuda od 26.IV 1961.

Sté des Etablissements Charles Peyrissac
c/a Sté Navale Delmas-Vieljeux.

Prijevoz automobila bez ambalaže - Oznaka u teretnici da se automobili prevoze bez ambalaže, ne prebacuje teret dokeza o krivnji za nastalu štetu od brodarana stranu tereta

Brodar je primio na prijevoz 13 automobila. U teretnici je bilo navedeno da automobili nisu ambalažirani. Na određitu je ustanovljeno da je 8 automobila tokom prijevoza oštećeno. Primalac tuži brodara za naknadu štete. Prvostepeni sud je udovoljio tužbenom zahtjevu.