

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.

Protiv prvostepene presude brodar je uložio žalbu. U žalbi navodi da je šteta na automobilima direktna posljedica činjenice da oni nisu bili ambalažirani. Budući da je on /brodar/ naveo u teretnici da automobili nisu ambalažirani, to je primalac dužan dokazati da je šteta nastala krivnjom broдача, odnosno njegovih ljudi, što primalac nije uspio učiniti.

Apelacioni sud je odbio žalbu i potvrdio prvostepenu presudu.

Prema francuskom zakonu, koji sud u ovom slučaju primjenjuje, brodar odgovara za svaku štetu koja nastane na teretu, ukoliko ne dokaže da je šteta nastala iz jednog od razloga za koji on ne odgovara. Među ove razloge spada i "vlastita mana robe, i manjkava ambalaža". Da bi se brodar - na temelju ovog principa - mogao osloboditi odgovornosti, mora dokazati da je uložio svu potrebnu pažnju da robu očuva u stanju kakovu je primio na prijevoz, i to pod uvjetima pod kojima mu je roba predana, te da - unatoč takvoj pažnji - nije bio u stanju izbjeći štetu. Ovo se naročito odnosi na automobile koji se danas sve više prevoze bez ambalaže. Okolnost da je brodar naveo u teretnici da su automobili ukrcani bez ambalaže, predstavlja isključivo samo jednu činjeničnu konstataciju, koja - sama po sebi - nije dovoljna da bi se teret dokaže prebacio od broдача na stranu tereta, da je šteta nastala krivnjom broдача, ili njegovih ljudi za koje on odgovara. U konkretnom slučaju brodar nije uspio dokazati da je šteta nastala radi toga što automobili nisu bili ambalažirani, ni da se ona nije mogla izbjeći upotrebom dužne pažnje. Za mogućnost očuvanja automobila od štete osobito govori okolnost da je 5 od 13 automobila došlo potpuno neoštećeno. Radi ovih razloga sud je potvrdio prvostepenu presudu i broдача obvezao na naknadu štete.

/DMF 1961, str.484-486/

B.J.

Bilješka.- Stajalište koje je zauzela gornja presuda podvrgnuto je oštroj kritici /DMF 1961, str.486-487/. Prigovara se - naime - sudu što je na broдача prebacio teret dokaza ne samo o objektivnoj činjenici štete /pomanjkanje ambalaže/, nego i o tome da on za tu štetu nije kriv. Čini nam se da prema Konvenciji o teretnici - čija je načela preuzeo i francuski zakon koji je sud u ovom slučaju primijenio - brodar mora dokazati samo to da je uzrok štete nastao radi nedovoljne ambalaže, a strana tereta bi morala dokazati da je - unatoč tome što je ambalaža bila nedovoljna - šteta nastala krivnjom broдача ili njegovih ljudi. Čini nam se da je ta kritika - u načelnim okvirima - potpuno umjesna. I naš Zakon o ugovorima o iskorišćenju pomorskih brodova zauzima isto stajalište kao i kritičar gornje presude, jer u čl. 54 kaže da: "Brodar ne odgovara,

osim u slučaju ako se dokaže njegova krivnja, ili krivnja osobe za čije je radnje i propuste on odgovoran, u smislu prethodnog člana, što je šteta nastala zbog:...., nedovoljnog pakovanja.....".

Čini nam se da se ipak - u granicama konkretnog slučaja - ne bi moglo prigovoriti sudu što je brodara opovezao na naknadu štete. Po našem mišljenju za rješenje ovog spora bitno je slijedeće pitanje: da li se danas zahtijeva da automobili u pomorskom prijevozu budu ambalažirani, ili se mogu - normalno - prevoziti i bez ambalaže. Ukoliko se zauzme stajalište da se automobili mogu normalno prevoziti i bez ambalaže, tada je jasno da se o nedostacima ambalaže kod neambalažiranih automobila ne može ni govoriti, pa će brodar morati za štetu odgovoriti prema općim principima o pomorskom prijevozu. Morat će dokazati da šteta nije nastala ni njegovom krivnjom, ni komercijalnom krivnjom osoba kojima se on služi. On preuzima na sebe rizik za mala - predvidiva oštećenja - kao što su oštećenja boje karoserije, lomovi stakla i slično. Obratno pak, ako se zauzme stajalište da poslovni običaji na dopuštaju prijevoz neambalažiranih automobila, tada će brodar morati dokazati da je šteta nastala radi toga što ambalaže ili nije bilo ili što je bila manjkava, a na stranu tereta pada dužnost dokaza da su unatoč tome brodar odnosno njegovi ljudi krivi za štetu. Da li će se zauzeti jedno ili drugo stajalište, stoji do slobodne ocjene suda. Obzirom na činjenicu da se danomice prevozi sve više automobila, i da postoje sredstva za njihovu zaštitu ne samo prilikom ukrcaja ili iskrcaja nego i za vrijeme prijevoza, tako su oni u stvari roba koja se nalazi u redovitom prometu, mi smo skloniji zauzeti stajalište da se ne zahtijeva nikakovo ambalažiranje. Normalno je da se danas od brodara može zahtijevati posjedovanje i sredstava i znanja za očuvanje neambalažiranih automobila u transportu.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Seine

Presuda od 1.IV 1960.

Anciens Etablissements Charles Peyrissac  
c/a Sté Navale Delmas-Vieljeux

Prijevoz automobila bez ambalaže - Brodar odgovara za štetu koja nastane radi toga što automobili nisu bili ambalažirani

Stranke su sklopile ugovor o prijevozu 17 automobila. Na odredištu je ustanovljeno da su svi automobili malo oštećeni, kao što je struganje boje i slično. Krcatelj tuži brodara za naknadu štete. Brodar u svoju obranu navodi: a/ da su automobili