

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 24.IV 1961.

Wharf de Cotonou c/a Cies La Foncière
et autres et Sté navale de l'Ouest

Prijevoz automobila - Pomanjkanje ambalaže ne oslobadja slagača odgovornosti za svaku štetu koja nastane na automobilu prilikom ukrcaja odnosno iskrcaja - Nije odgovoran samo za one štete za koje dokaže da se nisu mogle izbjeći dužnom pažnjom

Radi se o prijevozu automobila koji nisu bili smješteni u ambalažu. Budući da su automobili na odredište stigli oštećeni, primaoci tuže brodaru i slagača za naknadu štete. Prvostepeni sud obvezao je slagača da štetu nadoknadi. On se žalio, i spor je rješavao Apelacioni sud. U žalbi navodi da nije odgovoran za štetu, jer da automobili nisu bili zaštićeni ambalažom, a da je opće poznato da su tako nezaštićeni automobili podložni oštećenju tokom ukrcaja odnosno iskrcaja. Sud nije prihvatio ovo stajalište, te je potvrdio prvostepenu presudu. Stajalište suda je slijedeće:

Sigurno je da pomanjkanje ambalaže automobila prouzrokuje da se redovito ne mogu izbjeći manja oštećenja. Medjutim to ne znači da će slagač u svakom slučaju biti oslobođen odgovornosti. On mora uložiti dužnu pažnju da ukrcaj odnosno iskrcaj bude sa što manje opasnosti za automobil. Odgovoran je za one štete za koje, s obzirom na njihovu prirodu, slijedi da su se mogle izbjeći dužnom pažnjom.

/DMF 1961, str.279-280/

B.J.

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 23.VI 1961.

Nouvelle du Havre i 25 osiguratelja
c/a Cap. "Nordzee" i States Marine Lines

Požar na brodu - Brodar je odgovoran za štetu koja se nakon požara može izbjeći, ma da je šteta posljedica samoga požara - Od te dužnosti može se osloboditi dokazom da je uložio dužnu pažnju za otklanjanje štetnih posljedica - Dokaz dužne pažnje na temelju indicija

Za vrijeme prijevoza pamuka u balama na brodu je nastao požar. Nakon što je požar ugašen, zapovjednik je, kako to proizlazi iz brodskog dnevnika, dao detaljno pregledati sva ona skladišta u kojima je požar izbio, da bi se ustanovilo koje su bale smočene vodom kojom je požar gašen. Pronadjene smočene bale iznesene su na palubu da se osuše. Pronadjeno je 25 mokrih bala. Medjutim kad je brod stigao na odredište, pronadjeno je

oštećenih još 59 bala. Osiguratelji, koji su primaocima nadoknadili štetu, tuže brodara i traže da im nadoknadi isplaćenu osigurninu za 59 oštećenih bala. Navode da zapovjednik broda nije postupio dužnom pažnjom, jer da je tako postupio, bio bi pronašao da je i daljih 59 bala oštećeno vodom, pa bi ih dao iznijeti na palubu, i tako bi se šteta umanjila.

Apelacioni sud je brodara oslobodio odgovornosti.

Za rješenje spora sud je primijenio američki Carriage of goods by sea Act 1936; prema tome zakonu brodar je dužan uložiti dužnu pažnju /"Due diligence"/ da se teret očuva. Sud je stao na stajalište da je zapovjednik tako postupio. Do toga uvjerenja sud je došao na osnovi navoda unesenih u brodskom dnevniku, iz kojih navoda proizlazi da je zapovjednik naredio detaljni pregled broda, i da je tom prilikom pronadjeno 25 smočenih bala. To dopušta zaključak da je šteta na ostalih 59 bala bila nevidljiva. Zaključak suda je tim opravdaniji što ni vještaci, koji su pregledali brod u jednoj usputnoj luci, nisu primijetili štetu na spornim balama.

/DMF 1962, str. 280-282/

B.J.

Bilješka.- Prema opće usvojenim načelima pomorskog prava, brodar odgovara za komercijalnu djelatnost posade samo ako je posada za takvu djelatnost kriva. Brodar mora dokazati da nema krivnje na strani posade. To će uspjeti ako dokaže da je posada postupala dužnom pažnjom. Uspjeh dokaza zavisi o slobodnoj ocjeni suda. U konkretnom slučaju sud je to uvjerenje stekao na temelju indicija i zaključaka. Nije isključeno da i naši sudovi mogu zauzeti isto stajalište, jer i oni dokaze ocjenjuju po svom slobodnom uvjerenju. Interesantno je obratiti pažnju da se u konkretnom slučaju radilo o požaru. Šteta, doduše, nije nastala direktno požarom, već indirektno, njegovim gašenjem. Danas je usvojeno načelo da za štetu prouzrokovanu požarom brodar ne odgovara, i to bez obzira da li je požar posljedica komercijalne ili nautičke djelatnosti posade. Isto takvo rješenje zauzima i naš Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova. Sud se u gornjoj presudi ipak upustio u ispitivanje krivnje, što znači da je smatrao da bi brodar za štetu bio odgovoran, ako bi se dokazala komercijalna krivnja posade. Izgleda nam da je takvo stajalište potpuno opravdano. Ako je šteta i nastala požarom, to nikako ne oslobadja posadu da, nakon što je požar ugašen, poduzme potrebne mjere za otklanjanje njegovih štetnih posljedica.

B.J.