

pročitao uvjete prijevoza. Medjutim on je, sklapajući ugovor o prijevozu, znao da takvi uvjeti postoje. Prilikom posljednjeg prijevoza, zbog propusta, nije mu dana na potpis bilješka o riziku. Ipak, prema njegovoj vlastitoj izjavi, on nije smatrao da se taj ugovor o prijevozu, zbog ovog nedostatka, bilo po čemu razlikuje od predjašnjih ugovora, te da se prema tome uvjeti koji oslobađaju brođara odgovornosti za nepažnju moraju primijeniti i na gornji slučaj.

/LLLR 1963, str.123-129/

V.F.

Bilješka.- Za stajalište drugostepenog suda bitna je okolnost što je tužitelj češće davao na prijevoz svoj automobil, pa je iz toga sud zaključio da je krcatelj znao, odnosno morao znati za uvjete ugovora, i da je na njih pristao. Ovom presudom nije riješeno pitanje što bi bilo da tužitelj nije već prije davao svoje stvari na prijevoz tuženome. Za ovaj slučaj stajalište prvostepenog suda moglo bi predstavljati jedno od mogućih rješenja. Problem koji je tretiran u gornjoj presudi može biti interesantan i za naše prilike, naročito u maloj obalnoj plovidbi.

V.F.

OKRUŽNI SUD SJEDINJENIH DRŽAVA AMERIKE

Presuda od 1.I 1963.

Firestone S.F.Co c/a "Black Heron" et Al.

Razlika između nautičke i komercijalne krivnje

Tužitelj, vlasnik tereta, traži od brođara naknadu štete u visini od 65.809 dolara za oštećenje tereta, do kojeg je došlo prilikom prijevoza iz Rotterdama u SAD brodom B.H., tuženika.

Teret strojeva bio je ukrcan u prednje balastne tankove. Na putu je, zbog velikih valova i jakog vjetra, trebalo radi stabilnosti napuniti stražnje balastne tankove. Greškom prvog oficira puštena je voda u prednje tankove, gdje je bio krcan teret, koji je morskom vodom veoma oštećen.

Okružni sud zauzeo je stajalište da je prvi oficir počinio nautičku grešku, za koju brođar u smislu US COGSA ne odgovara, i odbio tužbu krcatelja.

/AMC 1963, str.253-256/

V.F.

Bilješka.- Obratimo pažnju na suprotna stajališta francuskih sudova, koja su navedena u prikazu na str. 60 ove publikacije.

V.F.