

Bilješka. - Načelno stajalište suda u gornjoj presudi potpuno je opravdano. Može se primijeniti i u našem pravu. Drugo je pak pitanje kada će se u konkretnom slučaju moći držati da brod nije u takvom stanju da može biti predmet ove vrsti ugovora. Od sasvim jasnih situacija, kao što je to slučaj u gornjoj presudi, može postojati čitav niz raznih mogućnosti, kada neće svaki put biti lako zauzeti jasno stajalište. U tom pogledu će, smatramo, kao mjerodavna u prvom redu biti volja stranka, pa kod sklapanja takvih ugovora treba posvetiti upravo stanju broda posebnu pažnju. Naš Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova na žalost ni u ovom pogledu, kao i u većini odnosa iz brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod, ne daje jasan putokaz, pa je to tim više potrebno međusobno regulirati jasnim i potpunim klauzulama. U praksi može biti naročito sporno pitanje da li postoji među strankama samo pravo na naknadu štete, ili se može tražiti i razvrgnuće ugovora.

B.J.

APELACIONI SUD, Genova

Presuda od 9.II 1962.

Holandeska pomorska agencija  
c/a Levante

Ograde u teretnici odnose se samo na podatke koje teretnica izričito sadrži - Ograda brodarova u pogledu broja i količine tereta ne odnosi se i na njegovo stanje - Za povišenje temperature u skladištu broda, brodar ne odgovara ako je tome uzrok prekidanje zračenja skladišta radi prekida putovanja u usputnim lukama i velike vlažnosti zraka

Radi se o prijevozu sirove kože. Brodar je izdao teretnicu na kojoj je u srednjem stupcu - koji je služio za nabavljanje broja koleta i sadržaja, i u kojem su bili navedeni podaci o broju i sadržaju tereta - bio je utisnut pečat s klauzulom Said to be. Na odredištu je ustanovljeno da je veliki broj koleta oštećen. Eksperti su utvrdili da je kvar nastao zbog visoke temperature brodskih skladišta. Osiguratelj je primaocu nadoknadio štetu i tuži brodara za isplaćeni iznos. Brodar se protivi tužbenom zahtjevu.

Apelacioni sud je brodara oslobodio iz slijedećih bitnih razloga:

U ovom sporu primjenjuje se Konvencija o teretnici od 1924.g., prema kojoj primalac mora dokazati postojanje štete,

a brodar jedan od razloga koji ga oslobadja odgovornosti. Sud se upušta u ispitivanje kako je koja od stranaka uspjela u dokazima koji nju terete.

Primalac mora dokazati kvalitativnu odnosno kvantitativnu razliku tereta koje postoji izmedju časa ukrcaja i iskrcaja. Što se tiče stanja tereta kod iskrcaja, ta je stvar utvrđena na siguran način u kontradiktornom postupku. Za stanje tereta u času ukrcaja, primalac ima pravo, u svoju korist, pozivati se na teretnicu. Stranke se ne slažu u pogledu dokazne snage izdane teretnice. Osiguratelj tvrdi da je teretnica bila čista, jer nije sadržavala opaske u pogledu stanja tereta. Brodar pak stoji na stajalištu da se gore navedena opaska, unesena u stupac koji prema formularu služi za opisivanje tereta, ne odnosi samo na broj, količinu i sadržaj tereta, nego i na njegovo stanje. Prema tome, tvrdi brodar, teretnica ima i drukčiju dokaznu snagu od one koju joj pridaje tužitelj. Sud prihvata stajalište osiguratelja. U prvom redu, kaže sud, logički proizlazi da se opaska može odnositi samo na one navode koje teretnica izričito sadrži a ne i preko toga. U konkretnom slučaju radilo se samo o sadržaju i broju koleta, a ne i o njegovom stanju. Osim toga, kada bi se ta klauzula i odnosila na stanje tereta, ne bi bila pravno snažna. Brodar, naime, može pravovaljano unositi ograde u teretnicu samo za one podatke koje nije mogao utvrditi. U postupku je utvrđeno da se radilo o takvom kvaru koji bi se mogao opaziti i prilikom ukrcaja da je roba u tom času bila pokvarena. Prema tome sud zaključuje da je roba bila preuzeta za prijevoz bez vidljivih mana.

Što se pak tiče odgovornosti za štetu, sud je stao na stajalište da brodar za tu štetu nije odgovoran. U prvom redu je ustanovio da do kvara nije došlo prirodnim svojstvom robe već zbog visoke temperature brodskih skladišta. Vještačenjem je naime utvrđeno da se koža, pa makar i ne bila konzervirana prema svim propisima, može održati u nepokvarenom stanju tri mjeseca, pod uvjetom da je temperatura skladišta najviše lo stupanja. Isključivši dakle prirodno svojstvo robe kao uzrok kvara, sud je ispitivao da li propisana temperatura brodskih skladišta nije održavana iz razloga za koje brodar odgovara, naime, da li krivnjom brodarevom, odnosno njegovih ljudi, ili zbog nekih drugih okolnosti kojima je brod bio podvrgnut tokom putovanja. Dokaz o razlogu visoke temperature brodar je dao putem broskog dnevnika, a te je navode ispitao vještak. Na temelju tih dokaza ustanovljeno je: da je teret bio složen na način da je bilo omogućeno očuvanje kože; da su za vrijeme putovanja brodska skladišta bila zračena; da je za jedan određeni period vremena trebalo obustaviti zračenje radi zaustavljanja broda u usputnim lukama, ili radi prevelike vlažnosti zraka. Zbog ovih razloga bila je povećana temperatura brodskih skladišta.

Na osnovi izloženoga zaključuje sud da kvar nije nastao krivnjom brodarkom, odnosno njegovih ljudi, već iz razloga za koje on ne odgovara, a kako je tokom postupka utvrđeno da mu se ne može prigovoriti da je propustio bilo koju normalnu mjeru za očuvanje tereta, trebalo ga je osloboditi odgovornosti za naknadu štete.

/Dir.Mar.1963, str.101/

B.J.

Bilješka.- Čini se da se gornjoj presudi može staviti jedna primjedba. Izgleda da sud stoji na stajalištu da bi priznao klauzulu Said to be da se odnosila i na stanje tereta. Mislimo da to ne bi bilo tačno. Prema Konvenciji o teretnici od 1924, a i svim zakonima koji se na njoj osnivaju, brodar je dužan navesti stanje tereta prema vanjskom izgledu. On je to dužan navesti ne prema navodima krcatelja, kao što je to slučaj s količinom i identitetom robe, već na osnovi vlastitog zapažanja, odnosno zapažanje osoba s kojima se on u prijevozu služi. Ne može se dakle staviti klauzulu na primjer: "Stanje tereta, prema navodu krcatelja, prividno dobro". Takva klauzula ne bi imala nikakav značaj već i po svom sadržaju i bez obzira na bilo koje druge okolnosti. Brodar mora navesti da li je stanje tereta prema vanjskom izgledu dobro ili nije, a ne što u tom pogledu tvrdi krcatelj.

B.J.

VRHOVNI SUD NOVOG JUŽNOG WALESIA /Australija/  
/Trgovački odjel/

Presuda od 8.IV 1963.

Miller Steamship Company, Pty., Ltd. c/a Overseas  
Tankship /U.K./ Ltd, /The Wagon Mound br.2/

Odgovornost za javnu smetnju na plovidbenom putu - Nema odgovornosti iz nepomnje ako je nastupila nepredvidiva šteta - Nema objektivne odgovornosti na temelju pravila Eylands v. Fletcher, jer nije bilo neprirodne upotrebe broda ili kuke - Javna smetnja postoji jer su plovne vode jednake javnim putevima, i jer je ulje isteklo uslijed nepažnje, i prouzročilo posebnu, izravnu i značajnu štetu

Između istih stranaka proveden je postupak u tri stepena u kojemu su prvostepeni i drugostepeni sud tužitelju dosu-