

u pogledu uspješnog dokazivanja u konkretnom slučaju, ili se zauzima načelno stajalište po kojem bi trebalo smatrati da će brodar svaki put biti odgovoran ako mu se produciraju dokazi koji u bitnosti odgovaraju onima koji su bili podneseni u gornjem sporu. Radi se, naime, o dva bitna elementa dokazala: utvrđenje činjeničnog stanja izvršeno je kad je teret predavan primaocu, te iz toga utvrđenja ne proizlazi da je šteta nastala nakon što je primalac primio teret. Izgleda nam da se radi o načelnom stajalištu. Pod ovom pretpostavkom čini nam se da bi se takvom rješenju eventualno moglo prigovoriti. To se naročito odnosi na stajalište suda da iz isprave o vaganju ne proizlazi da je šteta nastala nakon predaje tereta primaocu. Na temelju ovoga rješenja brodari bi mogli, nepravedno, biti dovedeni u tešku situaciju, jer bi bile često moguće razne malverzacije od strane primaoca koji bi mogao veoma lako samo jedan dio tereta dati na vaganje, a brodaru bi bilo redovito nemoguće dokazati takav postupak. To se osobito odnosi u slučajevima zakašnjelog protesta, pa je dokazivanje činjeničnog stanja postalo otežano, a često u praksi i nemoguće. Sud bi, po našem mišljenju, daleko bolje učinio da je stao na stajalište da štetu smatra dokazanom ako iz dokazala, koje podnosi primalac, proizlazi da se šteta nije dogodila od predaje primaocu pa do utvrđenja činjeničnog stanja, a ne obratno, da se šteta smatra dokazanom ako iz isprave ne slijedi da je nastala nakon što je primalac robu primio.

B.J.

KASACIONI SUD FRANCUSKE

Presuda od 22.IV 1964.

Cie de navigation Fraissinet et
Cyprien Fabre c/a osiguratelja

Prijevoz stvari morem - Čista teretnica - Vidljive mane tereta - Brodar ima pravo dokazivati da je roba imala mane prilikom ukrcaja i ako u teretnicu nije unio nikakvu opasku, pa i pod pretpostavkom da su mane bile vidljive

Brodar je primio na prijevoz banane. Kako je postupkom utvrđeno, jedan dio tereta bio je oštećen prilikom predaje na prijevoz, i to je zapovjednik opazio. Unatoč tome izdao je čistu teretnicu. Osiguratelji su primaocu nadoknadili štetu i tuže brodara za naknadu isplaćene osigurnine. Apelacioni sud je udovoljio tužbenom zahtjevu s motivacijom da brodar koji je izdao čistu teretnicu, unatoč tome što je kvar robe bio vidljiv, ne može prema trećem zakonitom

imaocu teretnice, u cilju oslobodjenja od odgovornosti, dokazivati da je robu primio u stanju u kojem ju je predao primaocu. Kasacioni sud je poništio presudu drugostepenog suda s obrazloženjem da pomanjkanje klauzula u teretnici ne lišava broдача prava da dokaže u kakvom je stanju robu primio na prijevoz. Budući da svoje stajalište, koje nije u skladu sa zakonom, drugostepeni sud nije obrazložio, pa mu je predmet vraćen da ga obrazloži.

/DMF, 1964, str. 535/

B.J.

Dokazna snaga čiste teretnice

Stajalište koje je zauzela francuska Kasacija u gornjoj presudi veoma je interesantno. Opće je poznato da po Konvenciji o teretnici od 1924. godine broдар ima pravo dokazivati, i unatoč čistoj teretnici, da je teret prilikom predaje na prijevoz bio oštećen. Budući da su ovakvim stajalištem ugroženi interesi trećeg imacca teretnice, koji je honorirao teretnicu pouzdavajući se u tačnost njenih navoda, sudovi iznalaze razna rješenja prema kojima broдарu zabranjuju dokazivanje protivno stanju u teretnici ako se utvrdi da je roba prilikom ukrcaja imala vidljivih mana. U anglo-američkom pravu to biva putem instituta estoppel, a u kontinentalnom na temelju principa zaštite dobre vjere trećeg imacca tereta. I u okviru CMI-a izrađen je nacrt izmjena Konvencije o teretnici od 1924. godine, prema kojemu bi bilo izričito predviđeno da broдар u ovakvim slučajevima nema prava dokazivanja protivno stanju koje slijedi iz teretnice.

Podržavajući stajalište gornje presude Pierre Lureau /DMF, 1964, str. 662-663/, smatra da je Apelacioni sud pogrešio jer je pomiješao dva različita pojma: a/ dokaznu snagu čiste teretnice, tj. mogućnost da broдар dokazuje protivno onome što iz teretnice proizlazi, i b/ mogućnost da broдар dokaže jedan od razloga koji ga oslobađaju odgovornosti, u konkretnom slučaju činjenicu da je teret imao vidljivih mana.

Na prvo pitanje P.L. odgovara da prema francuskom zakonu od 2.IV 1936. /koji odgovara Konvenciji o teretnici/ broдар može, ali ne mora, unijeti u teretnicu odgovarajuću opasku. Medjutim propust unašanja opaske nema druge sankcije osim one općeg građanskog prava, što znači dužnost naknade štete koju je treći pretrpio povjeravajući se tačnosti navoda čiste teretnice. Drugo je pitanje nezavisno od prvog. Broдар, kaže P.L., može izvesti dokaz da je šteta nastala prirodnim svojstvom tereta.

Ovo je, načelno, nesumnjivo tačno, samo nam se čini da ne odgovara gornjem slučaju. U konkretnom sporu nije se naime radilo o tome da li je šteta nastala prirodnim svojstvom robe. To bi bilo u slučaju da brodar dokazuje da je kvar nastao tokom putovanja. Pod tom pretpostavkom stvarno mu se mora dopustiti dokaz, i u slučaju uspjelog dokazivanja, osloboditi ga odgovornosti. Između propusta zapovjednikovog da u teretnicu unese odgovarajuću opasku i štete koju je pretrpio treći imalac teretnice, ne bi bilo kauzalnog nekusa. Ovdje se radi isključivo o tumačenju propisa Konvencije o teretnici o mogućnosti dokazivanja protivno stanju čiste teretnice. Taj se dokaz, načelno, može dopustiti ili ne dopustiti, već prema stajalištu suda. Interesantno je da je francuska Kasacija taj dokaz dopustila upravo u vrijeme kad se nastoji i na međunarodnom planu, u interesu sigurnosti prometa, da se brodar prisili da odgovarajućim opaskama u teretnici ustanovi tačno stanje tereta.

B.J.

KASACIONI SUD FRANCUSKE

Presuda od 8.VI 1964.

Sté industrielle de trafic maritime
/S.I.T.M./ c/a Cie de navigation
Paquet, Cie d'assurances La Prévoyance,
Cie Gresham i drugi osiguratelji

Odgovornost lučkog skladištara - Požar tereta složenog na obali prouzrokovan pušenjem - Tabla "Pušenje zabranjeno" - Skladištar je kriv za štetu nastalu požarom na lako zapaljivom teretu prouzrokovanom pušenjem, iako je postavio tablu na kojoj je pisalo da je pušenje zabranjeno - šteta prouzrokovana predviđljivom gužvom u luci nije ni slučaj ni viša sila

Iako zapaljivi teret bio je složen na obali u luci Marseille. Požarom je jedan dio toga tereta bio uništen. Sudovi su rješavali o odgovornosti lučkog skladištara za tu štetu. Kasacioni sud je, potvrđujući presudu Apelacionog suda, proglasio skladištara odgovornim iz slijedećih bitnih razloga:

U drugostepenoj presudi utvrđeno je, kako proizlazi iz izvještaja vještaka, da je požar nastao nepažnjom nekog pušača, i da se proširio velikom brzinom, obzirom da se radilo o lako zapaljivom teretu. Vještaci su isto tako konstatirali da se teret ne bi zapalio da je bio