

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 uspješlog 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

složen daleko od ostale robe i propisno separiran. Kasacioni sud je, prihvaćajući stajalište Apelacionog suda, zaključio da se u konkretnom slučaju radi o gruboj nepažnji skladištarovoj, jer da je najobičnija pažnja nalagala da se teret propisno odvoji. Ni činjenica da je skladištar zabranio pušenje, i da se radilo o gužvi u luci povodom poznatih događaja u Sjevernoj Africi, ne utječu na isključenje ili umanjenje skladištarove krivnje. Unatoč isticanju table o zabrani pušenja, uvijek se mora pretpostavljati da će koji pušač pušiti. Na gužva na obali ne može događaju dati značaj slučaja ili više sile, jer je skladištaru morala biti poznata.

/DMF, 1964, str. 669/

B.J.

KASACIONI SUD FRANCUSKE

Presuda od 29.VI 1964.

Sté Armement Muller c/a Cie  
d'assurances la Prévoyance

Viša sila - Preplavljanje obale luke prekrcaja o čemu je već unaprijed postojalo obavještenje - Propust poduzimanja zaštitnih mjera - Zakašnjeni ponovni ukrcaj - Teret dokaza

Na brodu "Marne" u Stockholmu bio je 21.I 1953. ukracan teret /lol sanduk sprava muzara/ koji je bio iskrcan u Rotterdamu radi prekrcaja i uskladišten od broдача u očekivanju da brod "Sambre" preuzme robu 18.II do konačne luke odredišta - Paris. Po dolasku u luku odredišta konstatirano je da je roba djelovanjem vode bila oštećena za vrijeme dok je bila na obali u Rotterdamu, koja obala je bila preplavljena u noći između 31.I i 1.II.

Nakon što je Trgovački sud Seine, odnosno Apelacioni sud u Parizu osudio broдача na naknadu štete, predmet je konačno dospio i pred Kasacioni sud.

Broдар je bio obaviješten od lučkih vlasti u 11 sati 31.I da treba očekivati vrlo visoki nivo vode, a u 15,30 sati istog dana brzojavno je precizirao da je voda opasno visoka, što se odnosi na nivo preko 3 metra, koja granica stvara bojazan od preplavljanja obale. U 1 sat ujutro 1.II prekoračen je kritični nivo i roba je u skladištu bila izložena djelovanju vode. Broдар je imao na raspolaganje dovoljno vremena /više od 6 sati/ za poduzimanje svih neophodnih mjera opreza u cilju očuvanja i zaštite robe, ali on nije ni razmatrao potrebu poduzimanja takvih mjera. Broдар je takodjer pro-