

Drugačija je situacija u pogledu namještaja koji se nalazio u kamionu. Među strankama nije sporno da je kamion zaista bio nakrcan namještajem. Međutim tužitelj nije mogao ničim dokazati o kakvoj se radi i oolikoj vrijednosti radilo. Na temelju ovoga sud je stao na stajalište da je brodar odgovoran, ali da odgovara samo do visine jedne jedinice tereta, što konkretno iznosi 1.000 franaka.

/DMF, 1964, str. 624/

B. J.

KASACIONI SUD ITALIJE

Presuda od 24. IV 1962.

Zim Israel Navigation
c/a Ditta Ferrari

Prijevoz stvari morem - Klauzule o isključenju brodareve odgovornosti - Sposobnost broda za plovidbu - Nevrijeme - Klauzule u teretnici s kojima brodar isključuje svoju odgovornost i u slučaju dolusa i grube nepažnje, protivne su ne samo talijanskom pravu nego i međunarodnom pravu uopće - Klauzula s kojom jedna od stranaka preuzima na sebe naročito otegotne uvjete mora biti u teretnici na poseban način prihvaćena, pa i onda kada se na ugovor ne primjenjuje talijansko pravo - Brodar se ne može pozivati na nevrijeme kao uzrok štete ako je utvrđeno da je kriv za neispunjenje ugovornih obveza koje su u uzročnoj vezi sa štetom

Na odredištu je utvrđeno da je teret, koji je tuženi brodar prevezio, bio oštećen, pa je primalac podnio tužbu za naknadu štete. O sporu je rješavao Kasacioni sud. Među ostalim razlozima koje je brodar iznosio u svoju korist naveo je i slijedeće:

Na ovaj spor mora biti primijenjeno izraelsko pravo koje je po svom sadržaju identično s otomanskim pravom. Brodar je u teretnicu unio klauzulu s kojom isključuje svoju odgovornost, a te su klauzule primjenom otomanskog prava dopustiva. Roba je bila oštećena nevremenom, dakle uzrokom za koji on ne odgovara. Pobija činjenično stanje do kojega je došao Apelacioni sud. Obzirom na stvarno stanje stvari kako ga on prikazuje na temelju ugovorenih klauzula, tvrdi da ne bi smio odgovarati za nastalu štetu.

Kasacioni sud je, potvrđujući kondemnatorne presude nižih sudova, zauzeo slijedeće stajalište:

U postupku je utvrđeno da je brod prije početka putovanja bio očito nesposoban za plovidbu, pa brodar nije uložio ni najobičniju pažnju da ga osposobi. Obzirom na ovakvo stanje broda došlo je do zakašnjenja putovanja, pa je brod naišao na oluju, radi čega je roba bila oštećena. Na temelju ovakvog utvrđenog činjeničnog stanja sud je ocjenjivao tuženikovu obranu. Bez obzira, kaže sud, da li je tačno što u pogledu otomanskog prava tvrdi tuženik, pa i pod pretpostavkom da bi to bilo tačno, to pravo ne bi se moglo primijeniti. Klausula s kojom brodar isključuje svoju odgovornost i za doluse i grubu nepažnju, nije samo protivna javnom poretku talijanskog prava, nego i javnom poretku međunarodnog prava uopće, pa ne može doći do primjene. Osim toga talijanski zakon aplicira načela Konvencije o teretnici koju treba smatrati odrazom suvremenog pomorstva. Te su odredbe više na korist nego na štetu brodaru, jer mu nameću jedan minimum odgovornosti ispod kojega se zaista više ne može doći. Što se tiče valjanosti forme oneroznih klauzula, o kojima se u ovom slučaju radi, sud smatra da u tom pogledu treba primijeniti talijansko pravo, što znači da te klauzule mora na poseban način pismeno protivna ugovorna stranka prihvatiti, pa i u slučaju kad se na ugovor primjenjuje strano pravo. Brodar se, kaže dalje sud, poziva na višu silu kao uzrok štete. Iz ovoga bi slijedilo da bi tužitelj morao dokazati brodarevu krivnju. Kasacioni sud u ovom pogledu prihvaća stajalište Apelacionog suda, koji smatra da je taj dokaz podnesen činjenicom da je brod bio u stanju nesposobnom za plovidbu prije početka putovanja, i da je upravo radi takvog stanja broda došlo do dužeg putovanja, i to upravo u sezoni opasnoj za plovidbu. Radi ovih razloga brodar se ne može pozivati na nevrijeme kao višu silu, jer je utvrđeno da je kriv za neizvršenje svojih ugovornih obveza, koja je krivnja prouzrokovala višu silu od koje je nastala šteta.

/Dir.Nav.1963, II, str.120/

B.J.

Bilješka. - Obavezna primjena talijanskog prava u pogledu brodarove odgovornosti za štetu na teretu odgovara i našem Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, koji u čl.130, st.2. određuje da se njegove odredbe moraju obavezno primijeniti u slučaju "odgovornosti brodaru za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, uređjene odredbama ovog Zakona, čija se primjena ne može isključiti sporazumom ugovornih strana, ako se luka ukrcavanja ili odredišta nalazi u Jugoslaviji". U pogledu stajališta suda za obaveznu primjenu talijanskog prava na veksatorne klauzule upozoravamo na presudu istog suda objavljenoj na str.

31. ovoga broja ove publikacije. Izgleda da je talijanska Kasacija sada, poslije te presude, napustila svoje stajalište o prinudnosti forme veksatornih klauzula bez obzira na primjenu stranog prava. Ta se presuda, doduše, odnosi na klauzulu o nadležnosti suda, ali nema razloga da njeno stajalište ne bude primjenjivano i na sve druge veksatorne klauzule. Ovo tim više što se upravo klauzula o nadležnosti smatra jednom od najtegotnijih za primaoca, pa se zbog toga često puta dovodi u pitanje njena pravomoćnost u odnosu na zakonitog imaoa teretnice koji nije ni naručitelj ni krcatelj.

B.J.

KASACIONI SUD ITALIJE

Presuda od 27.VII 1962.

Consorzio autonomo del porto
di Genova c/a Soc. Imar

Lučki konsorcij luke Genova - Prodaja tereta koji leži u lučkom skladištu - Predsjednik konsorcija koji naredi prodaju takvog tereta radi kao organ državne uprave i obvezuje državu, a ne konsorcij.

Nekoliko sanduka automobilskih svjećica ležalo je više od tri mjeseca u lučkom skladištu luke Genove. Predsjednik konsorcija luke naredio je javnu prodaju tereta. Poslije toga je nastao spor o naknadi štete. Bio je tužen konsorcij koji je stavio prigovor pomanjkanja pasivne legitimacije. Apelacioni sud je taj prigovor odbacio, a Kasacioni ga je prihvatio. Međju ostalim pravnim razlozima u obrazloženju svoga stajališta Kasacioni sud navodi i slijedeće:

Predsjednik konsorcija luke Genove ujedinjuje u sebi dvije različite funkcije: šefa autonomnog konsorcija luke i delegata državne uprave. Prema pravilniku o konsorciju luke Genove njegov predsjednik može, među ostalim, narediti prodaju tereta koji leži u skladištima ili na lučkom prostoru više od tri mjeseca od iskrcaja, pa i prije ako ima razloga pretpostavljati da bi troškovi uskladištenja premašili vrijednost robe, ili ako se radi o lako pokvarljivoj robi. Svrha ovoga ovlaštenja je u tome da se ne bi nagomilavao teret u luci i tako otežavalo njeno normalno funkcioniranje. Obzirom na ovo, a i na neke druge pravne razloge, sud je stao na stajalište da predsjednik konsorcija kad naredjuje prodaju tereta, radi kao delegat organa državne uprave, pa da za štetu nije odgovoran konsorcij, nego da je iz ovoga odnosa pasivno legitimirana talijanska država.

/Dir.Nav.1963, II, str.82/

B.J.