

predac

osnovi teretnice primio robu i teretnicu/brodaru, ona zaista gubi pravni efekt, jer se na temelju nje ne može više tražiti predaja tereta. Medjutim ovo nipošto ne utječe na promjenu stranaka iz prijevoznog ugovora. Konzumiranjem teretnice fiksira se odnos izmedju broдача i tačno određene osobe kao primaoca. Sva prava koja su sadržana u teretnici i dalje ostaju isključivo osobi koja je na temelju nje primila teret. Osim toga, primjenom načela koje je zauzela gornja presuda nije riješen odnos izmedju primaoca i vlasnika robe. Broдар bi često puta mogao biti doveden u nesigurnu situaciju. Izgleda da bi u koliziji interesa i zahtjeva izmedju primaoca i vlasnika robe vlasnik imao prednost. Vlasnik bi dakle, i unatoč eventualnom primaočevu zahtjevu, i sa svoje strane mogao zahtijevati naknadu štete. Sigurno je da bi se to protivilo svim do sada važećim principima pomorskog prava, a broдарu bi nepotrebno dovelo u veoma tegotnu i nesigurnu situaciju. On, medju ostalim, ne bi nikad bio siguran da li će mu i kada eventualno potpuno nepoznata osoba koja dokaže da je vlasnik tereta postaviti zahtjev za naknadu štete, iako je svoje odnose s primaocem likvidirao. U ostalom vlasnik tereta može na drugi način i prema broдарu veoma lako i djelotvorno zaštititi svoja prava. To može učiniti tako da od primaoca dobije cesionu ispravu. Ako mu ju primalac uskrati, vlasnik mora snositi štetu kao njegov subontrahent, a ne broдар koji s odnosom izmedju vlasnika robe i primaoca nema nikakve veze, i to bez obzira na okolnost što se svaki direktan zahtjev vlasnika prema broдарu protivi ugovornim odnosima prijevoznog posla. Teretnica, opetujemo, fiksira odnose stranaka, pa nakon njene konsumacije ti odnosi ostaju nepromijenjeni, i nikako činjenica što je ona došla u ruke broдарu ne briše odnose stranaka iz prijevoznoga ugovora. Radi ovih i sličnih razloga smatramo da ne bi trebalo slijediti načelo izraženo u gornjoj presudi.

B.J.

APELACIONI SUD, Napoli

Presuda od 4.V 1962.

Romano c/a Società Italiana  
di Assicurazioni

Prijevoz stvari morem - Broдарova odgovornost - Viša sila -  
Dokazna snaga broдskog dnevnika - Da li se radilo o višoj si-  
li, događaj mora biti nepredvidljiv i takve snage da mu ne  
moгу odoljeti mjere koje se poduzimaju protiv normalnih po-  
morskih rizika - Vjetar jačine 6-7 Beauforta nema ovaj karak-  
ter - Navodi u broдskom dnevniku ne mogu poslužiti kao dokaz  
o višoj sili, ako zapovjednik nije 24 sata nakon dolaska bro-  
да u luku te navode dao potvrditi od strane konzula ili suda

- Na granicu brodarove odgovornosti ne utječe okolnost da li se radilo o dolusu ili o culpi lati

Brodar je preuzeo na prijevoz 18 sanduka lijekova. Teret je bio složen u skladištu br.4 zajedno s drugim teretom, a u neposrednoj blizini sanduka u kojima su bili dijelovi strojeva. Na odredištu je utvrđeno da su sanduci lijekova oštećeni, pa su nadležni organi luke zabranili upotrebu lijekova. Osiguratelj je nadoknadio štetu, pa tuži brodara da mu plati iznos koji je on na ime osigurnine isplatio vlasniku tereta. Prvostepeni sud je djelomično udovoljio tužbenom zahtjevu, pa se protiv ove presude žale obje stranke. Apelacioni sud je potvrdio presudu prvostepenog suda.

Brodar navodi da nije odgovoran za štetu jer da je ista posljedica više sile. Naime na putu od Messine do Port-Saïda, brod je naišao na oluju velike snage, pa zapovjednik nije bio u mogućnosti da spriječi štetu prouzrokovanu valjanjem i posrtanjem broda, te prodorom vode u skladište. U dokaz svoje tvrdnje iznosi navode brodskog dnevnika i meteorološki izvještaj engleskog Ministarstva zrakoplovstva:

Sud ove razloge nije prihvatio. Da bi se radilo o višoj sili, atmosferske prilike moraju imati karakter nepredvidljivosti i moraju biti takve jačine da nije moguće spriječiti štetne posljedice poduzimanjem onih mjera koje svaki dobar zapovjednik mora poduzeti za osiguranje tereta protiv normalno predvidivih rizika. U brodskom dnevniku je doduše navedeno da je brod naišao na oluju velike jačine, ali ti navodi ne mogu, sami po sebi, poslužiti kao dokaz, jer je zapovjednik bio zainteresiran kad ih je unosio u dnevnik. Radi toga talijanski Zakonik o plovidbi propisuje da je zapovjednik broda dužan, u roku od 24 sata od dolaska broda u luku, sve izvanredne događaje koji se tokom putovanja dese brodu i teretu prijaviti konzulu ili sudu, koji će u kratkom postupku utvrditi njihovu istinitost. Ako ovo nije učinjeno, navodi u brodskom dnevniku ne mogu poslužiti kao dokaz, pa ni kada su potkrijepljeni svjedocima. Međutim i ukoliko je zapovjednik broda tako postupio, protudokaz je uvijek moguć. Osim toga, kaže sud, dokaz koji je ponudio brodar, naime meteorološki izvještaj engleskog Ministarstva zrakoplovstva o atmosferskim prilikama, i bez obzira na navedeno, ne može poslužiti kao dokaz o tome kakve su atmosferske prilike vladale u ovom slučaju, jer u dokazu nisu navedeni dani na koje se on odnosi. Nasuprot tome isprava talijanskog Ministarstva zrakoplovstva, koju je protustranka predložila sudu, decidirano navodi dane na koje se ta isprava odnosi, i iz nje proizlazi da se u kritično vrijeme radilo o oluji jačine 6-7 Beaufortove skale. Ova

snaga vjetrova, po mišljenju suda, ne predstavlja višu silu, jer nema one elemente koji se za taj pojam traže. Sud je stekao uvjerenje da je šteta na teretu nastala radi toga što su sanduci lijekova bili složeni uz teške sanduke drugog tereta, bez dovoljnog osiguranja, i što skladište br.4 nije bilo dovoljno zaštićeno od prodora vode.

Sud je odbio i prigovor osiguratelja.

Osiguratelji, naime, navode da u ovom slučaju ne mogu doći do primjene propisa o ograničenju brodarove odgovornosti po jedinici tereta. /Prema Zakonu od 12.IV 1954. u Italiji brodar odgovara do 200.000 Lira po jedinici tereta./ Osiguratelj tvrdi da je šteta nastala grubom nepažnjom brodarovih ljudi. On smatra da brodar ne može ograničiti svoju odgovornost ako se radi o dolusu ili gruboj nepažnji. Sud je naprotiv zauzeo načelno stajalište, da brodar, bez obzira o kakvoj se krivnji njegovih ljudi radi, uvijek odgovara ograničeno, pa se nije ni upustao u ispitivanje stepena zapovjednikove krivnje.

/Dir.Mar.1962,II, str.280/

B.J.

KOMARSKI SUD, Hamburg

Presuda od 30.IV 1964.

Pravne predmnjeve u vezi s gubitkom ili s oštećenjem tereta - Iskrcavanje tereta od strane primaoca - Klausula u teretnici o primjeni Carriage of Goods by Sea Acta - Brodarova odgovornost za neprigovorene štete na teretu

Ukoliko primalac iz teretnice sâm izvrši iskrcaj tereta s broda, pa se tek nakon toga utvrdi oštećenje na teretu za koje nije bio uloženi pismeni prigovor u roku od tri dana, nastupa pravna predmnjeva da to oštećenje nije nastalo za vrijeme dok se je teret nalazio na čuvanju kod brodara.

Suglasno s propisom sadržanim u § 608, stavu 1, tački 5 njemačkog Trgovačkog zakona, brodar ne odgovara za štete nastale zbog koga djela ili propusta krcatelja, vlasnika robe ili njihovih agenata, odnosno predstavnika, a propis iz stava 2. citiranog zakonskog člana predviđja ukoliko nastane šteta, koja bi se prema okolnostima dotičnog slučaja mogla pripisati djelima ili propustima gore spomenutih osoba, da se ima predmnjevati da je šteta doista nastala iz tih uzroka.

Ukoliko u roku od tri dana od časa predaje tereta na obali ne bude podnesen pismeni prigovor zbog oštećenja ili manjka tereta, tada prema propisu iz § 611, stava 3 njemačkog