

odredištu je ustanovljeno da je 8 automobila oštećeno.

Primalac tuži broдача za naknadu štete. Apelacioni sud je broдача obvezao na popravak oštećenih automobila. Protiv te presude brodar se žali. Navodi da je Apelacioni sud pogriješio, jer kad šteta nastane nedostatkom ambalaže, korisnik prijevoza mora dokazati da brodar odnosno njegovi ljudi nisu uložili dužnu pažnju u svrhu otklanjanja štete. Apelacioni sud naprotiv pogrešno smatra da je brodar morao dokazati da šteta nije nastala njegovom krivnjom niti krivnjom njegovih namještenika.

Kasacioni sud je žalbu odbio i potvrdio presudu apelacionog suda iz ovih razloga:

Drugostepeni sud je po svojoj slobodnoj ocjeni došao do uvjerenja da brodar nije dokazao da je šteta prouzrokovana nedostatkom ambalaže. Dok brodar to ne dokaže, primalac ne mora dokazati da je šteta nastala krivnjom broдача ili njegovih ljudi. Prema tome, zaključuje sud, Apelacija nije pogriješila kad je obvezala brođare na popravak oštećenih automobila.

/DMF, 1965, str. 532/

B.J.

KASACIONI SUD FRANCUSKE

Presuda od 11.V 1965.

Régie d'acconage et de manutention
du port de Tamatave c/a Cie Suisse
d'assurances générales la Neufchâteloise

Prijevoz stvari morem - Odgovornost stivađora monopoliste - Vidljiva šteta na teretu - Radi se o vidljivoj šteti kad se ona može ustanoviti prostim pregledom bez demontiranja stvari i njenog specijalnog ispitivanja - Stivađor koji ima monopolistički položaj u luci odgovara primaocu ako brođaru u propisanom roku ne protestira vidljivu manu tereta

Brodar je prevezio 5 praznih velikih čeličnih bačava. Kad je primalac primio bačve od stivađora koji ima monopolistički položaj u luci, dao ih je vještaku na pregled, koji je ustanovio da su bačve s unutrašnje strane korodirane. Osiguratelj je nadoknadio štetu, pa tuži stivađora koji brođaru nije uložio protest da mu nadoknadi isplaćenu osigurninu.

Apelacioni sud je udovoljio tužbenom zahtjevu. Protiv te presude tuženik se žali navodeći slijedeće razloge:

Apelacioni sud je pogriješio što je odnosno oštećenje kvalificirao vidljivim, s obrazloženjem da je kvar mogao biti ustanovljen tako da jedan čovjek udje u bačve i da ih pregleda bez potrebe poduzimanja bilo kakvog specijalnog ispitivanja. Međutim, kaže tuženik, sud je pogriješio, jer nije uzeo u obzir brzinu kojom se vrši iskrcaj, a brzina je jedan od elemenata koji kvaru može dati značaj vidljivog odnosno nevidljivog oštećenja. O nevidljivoj šteti radi se i onda kad se ona doduše mogla ustanoviti i bez specijalnog ispitivanja, ali ne za kratko vrijeme dok se vrši iskrcaj tereta.

Kasacioni sud je odbio žalbu sa slijedećim obrazloženjem:

Apelacioni sud je pravilno zaključio da se radilo o vidljivoj šteti, jer je ustanovio da su u pitanju bačve od 15 tona koje su imale takav otvor da je čovjek mogao lako u njih ući u svrhu pregleda unutarnjih stijena. Osim toga i ekspert koji je naknadno bačve pregledao, utvrdio je štetu običnim pregledom bez potrebe demontiranja, posebne manipulacije i specijalnog ispitivanja.

/DMF, 1965, str. 534/

B.J.

Bilješka. - Sudovi su u gornjem slučaju pravilno zaključili da se radi o vidljivoj šteti. U biti isto stajalište zauzeo je i Apelacioni sud Hamburg /vidi presudu na str. 67 ove publikacije/. Kasacija se na žalost nije izričito izjasnila na navode žalitelja koji, priznavajući tačne zaključke Apelacionog suda da se šteta mogla utvrditi i bez specijalnog pregleda, navodi da se radilo o nevidljivoj šteti, jer da brzina operacije iskrcaja nije dopuštala ni pregled ulaskom jednom čovjeku u bačvu. Prema obrazloženju presude izgleda da je Kasacija zaključila da je ovakav pregled bio moguć i u granicama samoga iskrcaja, pa da radi toga smatra da se radilo o vidljivoj šteti. Međutim takav zaključak nije potpuno siguran, tako da je ovo, teoretski interesantno, i praktički važno pitanje ostalo otvoreno. Što se tiče direktne odgovornosti stivadora prema primaocu, iz obrazloženja presude ne proizlazi da li je stivador radio na temelju ugovora sklopljenog s brodarom ili s primaocem. Ako je ugovor sklopio primalac, tada je stivadorova odgovornost pravno utemeljena. Inače francuska judikatura čini stivadora koji je sklopio ugovor s brodarom direktno odgovornim primaocu, ali samo za zemlje svojih bivših kolonija, i to ako stivador ima monopolistički položaj u luci. Nije nam potpuno jasno iz kojih razloga je stivador bio obvezan na naknadu štete. Bez obzira kome on direktno odgovara, njegova odgovornost može postojati samo onda ako je on štetu skrivio, ili ako je on svojim propustom onemogućio primaocu, kojemu direktno odgovara, da od brodera traži naknadu štete. U gornjem slu-

čaju izgleda da je protest brodaru podnesen sa zakašnjenjem. Ova činjenica ne uvjetuje gubitak tužbenog zahtjeva prema brodaru, već samo prebacivanje tereta dokaza na primaoca da je roba bila predana u oštećenom stanju. Mislimo da su se sudovi morali pozabaviti i ovim pitanjem.

B.J.

APELACIONI SUD, Rennes

Presuda od 24.III 1964.

Cie générale d'assurances c/a
Sté E. & A. Gautier Frères

Sudar brodova - Magla - Za utvrđivanje činjeničnog stanja o okolnostima sudara mjerodavan je izvještaj o pomorskoj nezgodi koji je podnesen najkasnije za 4 sata nakon dolaska broda u luku - Izvještaj kojim zapovjednik drugog broda koji se sudario podnese nakon tog roka ne uzima se u obzir - Brod u magli koji plovi mora davati propisane zvučne signale - Nije dovoljno da samo ima upaljena svjetla - Isto tako mora organizirati dovoljno djelotvornu brodsku stražu - Brzina u magli od 4,5 čvora broda koji inače normalno plovi brzinom od 10 čvorova, smatra se primjerenom brzinom, osobito ako je to minimalna brzina potrebna za mogućnost manevriranja - Brod "plovi" u smislu Pravila za izbjegavanje sudara na moru, premda je zaustavljen na mjestu, ako mu strojevi rade, pa makar i na prazno, a nije usidren, privezan uz obalu ili nasukan - Ovaj brod, premda je u magli, mora se ukloniti s puta drugom brodu koji mu siječe pravac s njegove desne strane

Pred luku Lorient dne 15.III 1961. oko 2,15 sati ribarski brod Charles-Tellier /CT/ udario je u penišu Eternel-Errant /EE/ i potopio ju. Osiguratelji su nadoknadili štetu, pa tuže brodara broda CT za naknadu isplaćene osigurnine. Prvostepeni sud je tužbu odbio. Protiv te presude tužitelj se žali navodeći slijedeće razloge:

Brođ EE bio je zaustavljen. Kako je vladala gusta magla, zapovjednik je organizirao djelotvornu stražu, a i sva propisana brodska svjetla su bila upaljena. Nasuprot tome brod CT plovio je velikom brzinom, jer se žurio da proda ulovljenu ribu u gradu Lorient. Krivnja CT za sudar da je očita jer: 1/ Nije opazio EE koji je bio propisno osvijetljen, i nije poduzeo nikakav manevar ni s motorom ni s kormilom da izbjegne sudar; 2/ Plovio je velikom brzinom; 3/ U času sudara brzina je bila nepropisna s obzirom na maglu; 4/ Nije organizirao nikakvu djelotvornu stražu.