

na nekom jeziku ne znači sama po sebi i primjenu prava koje je tom jeziku svojstveno. Prema tome, bez obzira o kakvom se formularu radi, u nedostatku izričitih odredaba ugovora vrijeme ukrcaja i iskrcaja regulirat će se prema običajima luke, a u nedostatku tih običaja dolaze do primjene odredbe našega zakona.

B.J.

HANZEATSKI APELACIONI SUD, Hamburg

Presuda od 25.II 1965.

Prijevoz stvari morem - Odgovornost brođara - Naknada štete za oštećenje tereta - Primalac mora dokazati da je šteta na teretu nastala tokom prijevoza - Miris hladjene robe nije vidljiva mana - O nevidljivoj mani se radi kad se mana prilikom preuzimanja nije mogla ustanoviti uobičajenim ispitivanjem - Uobičajeno ispitivanje ne obunvaća pregled pomoću vještaka - Danom po preuzimanju takvog tereta podneseni prigovor podnesen je pravovremeno - Brođar je dužan dokazati uzrok štete koju upotrebom dužne pažnje nije mogao otkloniti

Tužitelj /primalac/ prema tuženom je /brođaru/ ustao zahtjevom za naknadu štete koja mu je nastala time što je teret grođđa, koji se prevezio iz Grčke u Hamburg, primio miris od drugog tereta. Prvostepeni sud je odbio tužbeni zahtjev s razloga da je tužitelj prekasno podnio prigovor o šteti nastaloj na teretu.

Drugostepeni sud je preinačio prvostepenu presudu uvažujući priziv tužiteljev iz slijedećih bitnih razloga:

Na spor treba primijeniti njemačko pravo kao pravo luke odredišta, a to tim više što se stranke nisu pozivale na to da bi trebalo neko drugo pravo primijeniti. Prema § 606. njem.trg.zak. /HGB/ odgovara tuženi kao vozar za štetu koja je na teretu nastala od vremena preuzimanja na prijevoz do njegovog izručenja primaocu. Tužitelj je dužan da te pretpostavke kao ovlašteni imalac teretnice dokaže. To je dokazao, jer se odmah drugi dan po izručenju tereta pokazalo da je teret oštećen primanjem mirisa koji ga čini neupotrebljivim. Odmah kod preuzimanja tereta nije to bilo moguće utvrditi s razloga što je grođđe bilo hladjeno pa se pokusnim kušanjem nije mogao, pa ni upotrebom profesionalnih kušača, utvrditi taj miris. Tužitelj je bio dužan samo upotrijebiti uobičajenu pažnju, a ta je upotrijebljena kad su stručni ljudi teret preuzimali, dakle ne apsolutni lajici, ali nije bila dužna da upotrijebi izvanrednu pažnju. Uostalom, obzirom na to što se radilo o hladjenom teretu, nije uopće ni dolazilo u obzir da se pristupi ispitivanju pomoću profesionalnih kušača. Stoga je bilo pravovremeno da se drugi dan po izruče-

nju tereta utvrdi šteta i podnese odgovarajući pismeni prigovor, jer se radilo o šteti koja nije bila vidljiva u smislu § 611, st.1. HGB, a pismeni prigovor predan drugi dan imao je sve potrepštine propisane u § 611. HGB. Prema tome nije nastupila pretpostavka iz § 611, st.3. HGB o uredno izručenom teretu. Nije dovoljno da tuženi dokaže da je brod bio sposoban za plovidbu i da isključi razne mogućnosti oštećenja na konkretnom teretu. Tuženi odgovara za sve moguće uzroke oštećenja pa i za neobjašnjene okolnosti uslijed kojih je došlo do štete. On se može ekskulpirati samo tako da dokaže stvarni uzrok štete, i da osim toga dokaže da taj uzrok štete nije mogao otkloniti niti upotrebom dužne pažnje. Tuženi međjutim nije dokazao okolnosti uslijed kojih je za vrijeme putovanja došlo do štete, pa je dosljedno tome dužan naknaditi tužitelju tako nastalu štetu.

/HANSA,1965, str.1788/

E.P.

Pravni učinak propusta pravovremenog pismenog
prigovora zbog oštećenja ili manjka
tereta

Presuda Hanzeatskog apelacionog suda od 25.II 1965. bavi se i pitanjem kada je pismeni prigovor zbog oštećenja ili manjka tereta pravovremen, kao i pitanjem koji je učinak njegove nepravovremenosti. Kod toga konstatira da je otvoren trodnevni rok iz § 611. HGB onda kad oštećenje nije vidljivo, a kod toga uzima da nije vidljivo onda kad se ono ne može uočiti uobičajenim načinom ispitivanja tereta kod preuzimanja. Na taj način se u tom pogledu presuda stavila na stajalište šireg shvaćanja pojma "vidljivosti", jer se u njemačkoj teoriji i praksi pojavljuje i uže shvaćanje, prema kojemu je upravo isključeno da se vidljivost prihvati onda kad je za utvrđenje oštećenja potrebno da se pristupi otvaranju ili kušanju tereta /v. Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, 1962, str.482/. Osim toga Apelacioni sud je rješavao i o pitanju da li različiti izrazi upotrijebljeni u čl.606. i 611. HGB /"Ab-lieferung" u § 606. i "Auslieferung" u § 611./ - za koje postoji spor da li jedan ne označuje dvostrano predavanje i primanje tereta, a drugi samo jednostrano predavanje tereta skladištima, carini i sl. - znače ipak samo jednu operaciju, i to dvostranog primanja tereta. Sud je uzeo stajalište da se uvijek radi o dvostranom primanju tereta. /Schaps-Abraham, o.c. str.481 ne zauzima nikakvo stajalište u tom pitanju, nego samo izlaže kontroverznu./ Međjutim presuda na kraju, iako i opet ne- potrebno za ovaj slučaj, zauzima i stajalište u pogledu toga koji bi učinak imao propust pravovremenog podnošenja pismenog prigovora, pa kaže da bi u tom slučaju došao do primjene § 611, st.3. HGB, tj. da bi tužitelj bio dužan dokazati ne samo oštećenje nego i krivnju broдача za to oštećenje. Za ovo pita-

nje u njemačkoj teoriji ističe se da je ono u § 611, st. 3 HGB jasno riješeno, jer da je ono ostalo sporno na temelju Haških pravila. Konvencija o teretnici doista kaže u čl. III, § 6 samo to da će propust pravovremenog pismenog prigovora u pogledu manjaka i oštećenja tereta imati za posljedicu pretpostavku do protudokaza da je vozar teret predao tako kako je opisan u teretnici. Nacionalni zakoni su iz toga izveli različite zaključke. Naš zakonodavac je u čl. 71. Zak. o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova od 1959. u čl. 71, st. 1 postavio istu pretpostavku kao i Konvencija, ali je u čl. 53, st. 1. propisao odgovornost brodaru za "svako oštećenje, manjak i gubitak stvari" primljenih na prijevoz od prijema do prečaje, ako ne dokaže da je do njih došlo zbog uzroka kojima se nije moglo izbjeći pažnjom urednog brodaru, dakako uz izuzetke koji su /u pogledu tereta dokaza/ određeni u čl. 54. Naše, njemačkom suprotno, zakonsko pravilo odgovara i pravilu talijanskog prava. Međutim treba reći da su skandinavska shvaćanja slična njemačkima u tom smislu da su skandinavska udruženja za pomorsko pravo predlagala da se prilikom revizije Konvencije o teretnici odredi da je učinak propusta pismenog prigovora prekluzije primaoca od tužbe /v. izvještaj Norveškog udruženja za pomorsko pravo u XXVI^e Conférence, Stockholm 1963, str. 135/. Britansko udruženje za pomorsko pravo pak isticalo je kako ovo pitanje nema značenja za englesko pravo, jer pretpostavka čl. III, § 6 Konvencije o teretnici od 1924. ne mijenja pravnu poziciju koja i inače u engleskom pravu postoji, a naime da je uvijek primalac dužan dokazati kako mu je teret oštećen odnosno da ima manjak /ibidem, str. 114/; uostalom u skladu s onim što se ističe i u engleskoj teoriji da ovo pravilo nema za englesko pravo nikakvog značenja /Carver-Collinvaux, Carriage of Goods by Sea, 10. izd. 1957, str. 191/. Uostalom Ripert /Droit Maritime, IV. izd., sv. II, k. 952, str. 721/ ističe također kako odredba čl. III, § 6. Konvencija o teretnici ne daje nikakve prednosti brodaru /jer je tužitelj i onako dužan dokazati svoje tvrdnje o oštećenju odnosno manjku tereta/ nego samo omogućava, obratno, primaocu da dokaže brodarovu krivnju za štetu, iako je bez prigovora preuzeo teret /što je znatna razlika prema čl. 435. franc. trg. zak. koji je prije toga bio mjerodavan za ovo pitanje, kao i kod nas prije donošenja Lučkih uzanaca/. U američkom pravu ističe se iako pravovremeni pismeni prigovor nije pretpostavka za tužbu da ipak ima prednosti od pravovremenog isticanja pismenog prigovora radi obaranja presumpcije da je teret izdan kako je opisan po teretnici /Gilmore-Black, The Law of Admiralty, 1957, str. 167/, no s time da propustom prigovora neće prijeći na tužitelja dužnost da dokazuje nesposobnost broda za plovidbu /Američko udruženje za pomorsko pravo u XXV^e Conférence, Stockholm 1963, str. 205/.

Kako se iz izloženih zakonskih i doktrinarnih stajališta vidi vrlo su različiti učinci propusta pismenog prigovora zbog manjka ili oštećenja tereta. Prema njemačkom pravu taj propust obrće teret dokaza ne samo za manjak ili oštećenje nego i u pogledu krivnje za to, a npr. prema jugoslavenskom i talijanskom pravu mijenja teret dokaza samo za manjak ili oštećenje, ali i dalje ostavlja na brodaru teret ekskulpacije /kod nas prema čl.53. i 54. Zak. od 1959/. Prema engleskom i američkom pravu ostaje teret dokaza nepromijenjen, pa i u pogledu sposobnosti za plovidbu /koji je svagda na brodaru, kao što je i teret dokaza za manjak i oštećenje svagda na primaocu/. Shvatljivo je stoga što se i unatoč prijedlogu da se i u tom pogledu donese unificirano pravilo prilikom revizije Konvencije od 1924. u krilu CMI-a od toga odustalo i zadržalo sadanje stanje prema kojemu o pitanju učinka propusta podnošenja pravovremenog pismenog prigovora kao proceduralnom pravilu o rasporedu tereta dokaza vrijedi nacionalni zakon presudjujućeg suda. Ovakvo stanje stvari je nezadovoljavajuće stoga što različiti učinak takvog propusta pred raznim forumima stavlja brodaru u različit položaj, pa ga prema tome i sili da svoj dokazni instrumentarij udešava prema različitim zahtjevima koje će mu te jurisdikcije stavljati.

E.P.

PRVOSTEPENI POMORSKI SUD KANADE, Quebec

/Eachequer Court Quebec Admiralty District/

Presuda od 8.II 1965.

Mannix, Ltd. c/a N.M. Paterson & Sons, Ltd.

Prijevoz stvari morem - Slaganje tereta - Slaganje tereta na palubu - Brodar odgovara za nepravilno slaganje tereta ako u ugovoru izričito ili prešutno nije ugovoreno da naručitelj vrši slaganje i snosi odgovornost - Ne smatra se da postoji prešutni sporazum samo radi toga što su slaganje tereta vršili naručiteljevi ljudi koji nisu vješti slaganju - Naručiteljevi ljudi koji slažu teret moraju znati pravila slaganja, koja se tiču očuvanja tereta - Ne moraju naprotiv znati pravila slaganja koja se odnose na stabilitet broda - Slaganje tereta na palubi mora biti izvršeno u skladu s uobičajenom praksom koju nalaže prosječna razboritost uzevši u obzir rizike kojima će brod na putovanju biti podvrgnut

Brod "Wellandoc" uzet je u voyage-charter za prijevoz čelika iz Montreala u neke luke na rijeci St. Lawrence i za dopremu naručiteljevih strojeva iz tih luka natrag u Montreal. Među uglavcima prijevoznog ugovora bilo je određeno da naručitelji imaju potpuno raspolaganje brodom i njegovom opremom, da su odgovorni za svaku štetu koja nastane brodu od operacija