

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 stavlјati.

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

ukrcavanja ili iskrcavanja tereta u svakoj od luka, i da su brodu dužni štetu naknaditi prije povratka broda. "Wellandoc" je napustio Montreal 30. studenog 1954. s teretom od 400 tona čelika, od čega se polovica nalazila ukrcana na palubi, i stigao u Baie Comeau 3. prosinca, gdje je ukrcao cement i neke strojeve koje je istoga dana iskrcao u Mont Louis. Na povratku natrag stigao je u Baie Comeau 6. na večer, gdje je započeo ukrcavanje naručiteljevih mašina. Vrijeme se prilikom krcanja počelo kvariti, padao je snijeg i kiša, i počeo puhati snažan istočni vjetar. Brod se dosta ljuljao, ali je krcanje ipak bilo završeno. Na palubi broda bio je smješten i učvršćen daskama i žicama veliki buldožer. Citavu operaciju krcanja i učvršćivanja tereta na palubu izvršili su naručiteljevi ljudi. Brod je isplovio u ranim jutarnjim satima 9. prosinca po snažnom jugozapadnom vjetru. Vrijeme se postepeno pogoršavalo i nakon 2 sata bilo je primijećeno da se buldožer počeo micati. Nato je promijenjen kurs broda s namjerom da se vrati u luku polaska, ali je u međuvremenu buldožer polomio sve svoje priveze, pao preko palube u more i bio izgubljen.

U procesu koji je zatim slijedio naručitelj je tužio brodovlasnika za naknadu štete u visini od 60.950 kanadskih dolara, koliko je iznosila vrijednost buldožera. Sud je udovoljio tužbenom zahtjevu u cijelosti iz slijedećih razloga:

Prema utvrđenom činjeničnom stanju i naknadnim izvidima eksperata bilo je jasno da su s obzirom na težinu i dimenzije tereta, kao i s obzirom na vremenske nepogode koje su bile predviđive u to doba godine na tom području, sredstva za pričvršćivanje buldožera na palubi bila potpuno neadekvatna i nedostatna da mu osiguraju stabilan i čvrst smještaj. Osiguranje toga teškog tereta na palubi bilo je nedovoljno i u neskladu s uobičajenom praksom koju nalaže prosječna razboritost.

Brodovlasnici su navodili da oni ne mogu biti odgovorni za gubitak buldožera, jer su njegovo smještanje na palubu i osiguranje izvršili isključivo naručiteljevi namještenici sa sredstvima kao što su žice i daske koje su također bile njegove.

Sud nije prihvatio navode tuženoga s razloga što su naručiteljevi ljudi bili ljudi s kopna koji nisu imali dovoljno znanja i iskustva u vezi s brodovima i opasnostima mora. Iako posada nije sudjelovala u smještanju osiguranja tereta na palubi, ipak je nesporno da je te radnje nadgledao zapovjednik broda koji je znao ili barem trebao znati kakve bi posljedice moglo imati, u to doba godine i na tom području, ružno vrijeme i uzburkano more za brod koji ima na palubi krcan teret takove prirode, težine i dimenzija.

Tako makar je smještanje i osiguranje tereta bilo izvedeno isključivo od naručiteljevih ljudi, ipak je stvarna kontrola bila u rukama zapovjednika i posade koji su trebali poduzeti mjere da se teret osigura protiv takovih opasnosti. Prema kanadskom pravu brodar može biti oslobođen odgovornosti za štetu na teretu ako je ona nastala ili zbog neotklonjive opasnosti, ili zbog mane tereta, a to brodar u ovom slučaju nije uspio dokazati. Dužnost je brodara da složi teret, a on od te dužnosti može biti oslobođen samo izričitim ili prešutnim sporazumom u prijevoznom ugovoru s naručiteljem. Činjenica što su naručitelji namještenici loše složili teret ne predstavlja postojanje takovog sporazuma.

/LLLR,1965, str.108/

V.F.

Bilješka.- Prema gornjoj presudi brodar se može osloboditi svoje zakonske dužnosti za sigurno i pravilno slaganje i osiguranje tereta samo ako je to izričito ili prešutno navedeno u ugovoru. Budući da su naručitelji ljudi bili ljudi s kopna koji nisu mogli ocijeniti opasnosti kojima se izlaže teret takovih kvaliteta kad se krca na palubu, ne može se pretpostaviti da je naručitelj sa znanjem na to prešutno pristao. Da su naručitelji ljudi krcali teret u skladište broda, pod pretpostavkom da on ne bi ugrozio stabilnost broda ili njegovu sigurnost, pa da je teret bio oštećen zbog nepravilnog slaganja, naručitelj ne bi uspio s tužbenim zahtjevom protiv brodara, jer bi se moglo pretpostaviti da u tom slučaju postoji njegov prešutni sporazum. Moglo bi se postaviti pitanje kakvo bi u gornjem slučaju bilo stajalište suda da su naručitelji ljudi bili pomorci koji bi bili mogli predvidjeti rizik takovog krcanja.

V.F.

KASACIONI SUD BELGIJE

Presuda od 23.XI 1962.

Naamloze Vennotschap Nederlands-  
Amerikanse Stoomvaart Maatschappij  
i kap.Riemens c/a Lovisa Angfartygs  
Aktie Bolag i kap.Kulleberg

Sudar u tuđem teritorijalnom moru - Zakon koji se primjenjuje na odgovornost za štetu, a napose na ograničenje te odgovornosti

Povodom sudara finskog i nizozemskog broda u nizozemskom teritorijalnom moru belgijski sud, pred kojim je pokrenut spor, primijenio je na pitanje krivnje lex loci delicti commissi, dakle nizozemsko pravo, i utvrdio odgovornost