

da je jedan dio vina iscurio iz bačava i ošteti bale strune. Budući da je teret bio osiguran, osiguratelji su nadoknadili štetu primaocu, pa tuže oba brođara da im štetu nadoknade.

Prvostepeni sud je oslobodio brođare dužnosti naknade štete i to s obrazloženjem da je dokazano da je šteta posljedica više sile za koju brođar ne odgovara, jer da je mijesanje tereta nastalo valjanjem i posrtanjem brođa. U pogledu drugog vođara, naime onoga koji je prevezao robu riječnim dijelom puta, sud je stao na stajalište da on ne može biti odgovoran jer da na njegovom dijelu puta šteta nije ni nastala.

Drugostepeni sud je potvrdio prvostepenu presudu ukoliko se ona odnosi na riječnog vođara prihvaćajući u svemu stajalište prvostepenog suda. Što se tiče odgovornosti prvog vođara, tj. onoga koji je robu prevezao morem, drugostepeni sud je stao na stajalište da je on okvezan nadoknaditi štetu, i to uglavnom iz slijedećih razloga:

Sam zapovjednik je u brođskom dnevniku naveo da je brođ naišao na oluju jačine 5-8 Beauforta koja je prouzrokovala valjanje i posrtanje brođa te prodor vode u brođska skladišta. Prema stajalištu suda to nevjeme nema značaja više sile. Radi se o oluji koja se mogla predvidjeti u La Mancheu za doba godine kad se vršio prijevoz. Brođar je morao računati na mogućnost takvih oluja i poduzeti odgovarajuće mjere opreza jer posljedice takve oluje nisu bile neotklonive.

Sud je stekao uvjerenje da je šteta nastala zapovjednikovom komercijalnom djelatnošću. On je složio bale strune blizu bačava s vinom. Morao je znati da vino, ako iscuri može štetno djelovati na strunu. Osim toga morao je uzeti u obzir i činjenicu da je brođ bio male tonaže i da će se, ako naidje na oluju, jače valjati i posrtati nego veći brođovi, pa je i ova okolnost utjecala na nastalu štetu.

/DMF 1966, str.89/

B.J.

TALIJANSKI KASACIONI SUD

Presuda od 15.I 1965.

S.R.L. Apostolo e Ruffini c/a The Oilcakes & Oilseeds Trading Co.Ltd. Brođ "Massaua"

Prijevoz stvari morem - Brođar i vođar - Teretnica - Brođar i vođar ne mora biti ista osoba - Redoviti je slučaj da nisu iste osobe - Ako je brođar ujedno i vođar, to mora biti vid-

ljivo iz teretnice - Medju nužne sastavne dijelove teretnice spada i naznaka vozara

Tek je u postupku pred Kasacionim sudom tuženi istakao prigovor promašene pasivne legitimacije navodeći da on kao brodar nije u konkretnom slučaju bio i vozar, jer da je na temelju brodarskog ugovora /noleggio/ vozar bilo agencijsko poduzeće "Rom Trans" kao uzimalac u naval i da je ono izdalo teretnice.

Kasacioni sud je prihvatio prigovor promašene pasivne legitimacije i konstatirao da u parnici nereproducirani brodarski ugovor nije ni potreban za odluku u sporu, jer se iz same teretnice vidi da je agencijsko poduzeće "Rom Trans" stvarni vozar kao naručitelj iz brodarskog ugovora, a Kasacioni sud tvrdi da je normalno da brodar i vozar budu različite osobe. Zapovjednik zastupa brodaru samo do granice do koje ne zastupa vozara. Medjutim bitni sastavni dio teretnice je i naznaka vozarova imena, pa je tako to bilo i u ovom slučaju, a brodar će se smatrati vozarom samo kad je to vidljivo iz teretnice. Stoga tuženi brodar, jer nije istovremeno i vozar, nije pasivno legitimiran u pogledu ovog zahtjeva iz teretnice. Sud naglašava da nije tačna tužiteljeva tvrdnja da je prema presudi Kasacionog suda od 29.VII 1960. br.2164 irelevantan navod u teretnici o tome u čije se ime izdaje, jer se u toj presudi radilo o teretnici u kojoj je naveden agent za koga je bilo vidljivo da nije obvezivao sebe nego brodaru. Kako u konkretnom slučaju takva naznaka manjka, morao se usvojiti prigovor promašene pasivne legitimacije.

/Dir.Mar.1965, str.398/

E.P.

Bilješka.- Prikazana presuda popraćena je kritičkom bilješkom F.Berlingieri-a, u kojoj pisac prigovara kasacionoj rješidbi da ne uvažava okolnost da je i prema dosadašnjoj judikaturi zapovjednik brodarov zastupnik, kad nema takvih okolnosti koje upućuju na to da se vozar razlikuje od brodaru. F.B. smatra da nije realistična tvrdnja rješidbe da je normalno da brodar i vozar budu različite osobe, jer je upravo suprotno poslovna stvarnost. Pogotovo smatra neispravnim izvod iz toga shvaćanja da brodar mora biti naznačen u teretnici da bi bio vozar, jer je za to dovoljno da on odnosno njegov zapovjednik potpiše teretnicu. Ukazuje i na to da je konkretni brodarski ugovor "Gencon" bio tipični ugovor o prijevozu tereta, a izvodi Kasacije pretjerano naglašuju trinitomiju ugovora o iskorišćivanju brodova u Zakoniku o plovidbi.

Talijanski i jugoslavenski zakonski tekstovi su u ovom pitanju bitno različiti, jer čl.46o. Zak. o plov. traži da teretnica bude potpisana od izdatnika i da u njoj bude naznačeno ime i prebivalište vozarovo, a čl.31. ZUIPB traži da teretnicu potpiše izdatnik i da se u njoj naznači ime i sjedište odnosno prebivalište brođarovo. Naše judikatura još nije imala prilike zauzeti stajalište da li je u našem pravu dopustivo da teretnicu izda u ime naručitelja zapovjednik, naročito kod brodarskih ugovora na vrijeme za cijeli brod /time charter/.

E.P.

VRHOVNI SUD SR NJEMAČKE

Presuda od 5.VII 1965.

Popravak broda - Odgovornost brodogradilišta za štetu prouzrokovanu požarom - Primjena klauzula Općih pravila brodogradilišta - Opća pravila primjenjuju se ako su naručitelju bila poznata, ukoliko nisu izričito isključena iz ugovora - Klauzula iz Općih pravila o neodgovornosti brodogradilišta za štetu ne dolazi do primjene ako je šteta prouzrokovana grubom nepažnjom organa poduzeća ili rukovodećih namještenika

Tužitelj je brodovlasnik broda hladnjače koji je dao na popravak u brodogradilište tuženoga. Među ostalim popravcima trebalo je izmijeniti i vanjsku oplatu u visini drugog grotla. U tu svrhu skinuli su radnici unutarnju izolaciju, koja se sastojala od granuliranog pluta i ploča također od pluta vezanog smolom. Skinuti materijal radnici su bacili u skladište broda. U noćnoj smjeni tri su varioca skidala vanjsku oplatu. Vatrogasna zaštita bila je obaviještena o početku radova i postavila je stražu koja se sastojala od po dva čovjeka na jednog varioca, a njihov je zadatak bio da nadgledaju let varnica. Pred jutro je posao bio dovršen i vođitelj pogona bio je obaviješten da su radovi zavarivanja prestali. Međutim naknadno je ustanovljeno da treba još na pojedinih mjestima razdvojiti ploče oplata i u tu svrhu bio je poslan jedan varilac kome nije postavljena vatrogasna straža nego je ostao samo jedan dežurni vatrogasac. Prilikom tih radova tokom jutra puhao je jaki vjetar koji je prodirao i u skladište gdje je rasuto pluto letilo kao sitna prašina. Oko podne primijećen je dim kako kulja iz skladišta. Dežurni vatrogasac otvorio je hidrant, ali se voda bila preko noći zamrzнула. Alarmirani vatrogasci koji su s pet cijevi i tri protupožarna broda prihrlili u pomoć nisu više ništa mogli učiniti. Brod je većim dijelom izgorio.

Brodovlasnik je ustao tužbom i tražio naknadu štete. Tuženo brodogradilište tražilo je da se tužbeni zahtjev u cijelosti odbije, pozivajući se na svoja Opća poslovna pravila o dokovanju i popravku brodova, koja izričito otklanjaju svaku