

trgovački zakoni, jedan veliki dio pomorskog prava našao se, u mnogim državama, normiran u okviru tih zakona. Isto se dogodilo, u jednom ili u drugom obliku, i s ostalim granama transportnog prava. Neki od ovih zakona zauzeli su, u užim ili u širim granicama, objektivističko stajalište. Pod svoje propise podvrgavali su poslove koji su bili predmet njihovog normiranja na temelju same činjenice da se radi o reguliranom poslu bez obzira na kvalifikaciju stranaka. Druga grupa zakona je, uz to, zahtijevala da vozar ima svojstvo trgovca. Pojam trgovca-vozara definira se na temelju nekoliko mogućih kriterija. Međutim suvremeni, upravo veliki razvoj svih grana saobraćaja uvjetovao je i adekvatan razvoj pojedinih grana saobraćajnog prava. Jedna od glavnih karakteristika ovoga razvoja je i ta što se saobraćajno pravo odvaja od trgovačkog, i svaka njegova grana predstavlja samostalnu cjelinu. Svi moderni zakonski akti saobraćajnog prava, kako oni međunarodnog tako i oni internoga karaktera, stoje na objektivističkom stajalištu. To znači da pod svoje norme podvrgavaju sve poslove koji ispunjavaju objektivne preduvjete reguliranog posla, bez obzira na osobne kvalifikacije stranaka. I jugoslavensko pravo zauzima ovo stajalište, i to ne samo u prijevoznim poslovima, nego i inače u svim odnosima za koje se smatra da ih treba, u okviru pojedine saobraćajne grane, riješiti specifičnim normama. Posebno što se tiče štete prouzrokovane smrću i tjelesnom povredom putnika na brodu te sporove rješavaju istina građanski sudovi, ali primjenjuju specifične norme pomorskog prava, tj. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova. Naprotiv, za rješavanje sporova nastalih zbog smrti i tjelesne povrede člana posade nadležni su privredni sudovi koji rješavaju pomorske sporove.

B.J.

FRANCUSKI KASACIONI SUD

Presuda od 10.I 1966.

Brod "Benicassim". Sté Méridionale de
Manutention c/a Sté les Fils de Michel
Rafie et Cie d'Assurances La Fédérale

Lučki slagač - Odgovornost - Šteta na teretu prilikom iskrcaja - Legitimacija primaoca i slagača - Primalač tereta koji prima teret na temelju teretnice ima pravo tražiti naknadu štete izravno od slagača

Prilikom iskrcaja tereta s broda "Benicassim" u Marseilleu palo je 7 bala pamuka u more. Iskrcaj je vršilo slagačko poduzeće. Osiguratelj tereta, subrogiran u prava primaoca tereta, tužio je izravno slagačko poduzeće za naknadu štete na teretu. Tuženo poduzeće se opiralo tužbenom zahtjevu, tvrdeći

da nema ugovorne veze između njega i primaoca tereta, pa da prema tome vozar, a ne on /slagač/, može biti pozvan da odgovara za štetu. Osim toga tvrdio je da bi njega mogli činiti odgovornim samo ako bi zbog teške profesionalne nemarnosti bio uspostavljen posebni pravni neksus između njega i tužitelja. Prvostepeni i drugostepeni sud udovoljili su tužbenom zahtjevu, a povodom revizije Kasacioni sud je zauzeo stajalište da su nižestepeni sudovi utvrdili postojanje grube nemarnosti tuženoga i postavio je maksimum da "ugovor o prijevozu uz izdanje teretnice po svojoj prirodi uključuje pravo primaoca da tuži slagača radi izručenja tereta", i da je stoga sud mogao smatrati odgovornim slagačko poduzeće za štetu koja je nastala na teretu prilikom iskrcaja prije spuštanja tereta na obalu.

/DMF 1966, str.271/

E.P.

Bilješka.- Francuski Kasacioni sud je donio presude o sličnim sporovima i u presudama od 20.I 1965. /DMF 1965, str. 273 i d./ i od 3.VI 1964. /DMF 1964, str.589/. Razlika između spomenutih presuda i prikazane presude je u tome što su prethodne presude govorile da "pomorski prijevoz uz izdanje teretnice uključuje po svojoj prirodi pravo primaoca da se pozove na ugovor sklopljen između vozara i slagača radi izručenja tereta", a da se ova presuda poziva na to da mu to pravo pripada iz ugovora o prijevozu. Prva formula je bila prihvaćena s odlučnim odobravanjem od strane prof. Rodièrea /DMF 1964, str.589/, ali je naprotiv bila oštro kritizirana od P. Lureaua /DMF 1965, str.276 i d./. Rodière je našao da prva formula daje rješenje jasno i opravdano, pa i originalno. Lureau je naprotiv našao da joj je mana u tome što se poziva na slagačev i vozarov ugovor i da time napušta jedinstvo ugovora o pomorskom prijevozu i odgovornosti po pravilima pomorskog prava, koje je vrijedilo upravo na temelju judikature Kasacionog suda /koja ga je 1960. uspostavila nakon što je bilo stavljeno u sumnju od nižih sudova, pa i nekih presuda Kasacionog suda/ i da će tako doći do dviju kvalitativno različitih odgovornosti za štetu na teretu u vremenu iza iskrcaja do njegovog izručenja, prema tome u čijoj režiji se obavljaju operacije na kopnu iza iskrcaja: da li u vozarovoj ili u slagačevoj. Tako će odgovornost za štete od požara biti tretirana različito, prema tome tko je te operacije obavljao. Međutim najnovija presuda nailazi na odobravanje kritičara prijašnjih presuda, P.Lureaua, koji nalazi da je sada doista došlo do jasne situacije. Naime sada Kasacija više ne kaže da primalac stječe prava iz vozarova i slagačeva ugovora /koji nije podvrgnut propisima pomorskog prava/, nego da iz ugovora o prijevozu uz izdanje teretnice

primaćac ima pravo staviti svoj zahtjev na izručenje tereta izravno prema slugaču, pa da prema tome prava stranaka i u tom sporu ostaju podvrgnuta ugovoru o pomorskom prijevozu i propisima koji se na njega odnose. Komentator izričito smatra da bi svako drugo tumačenje prelazilo okvir nove kasacione formule, i da bi to izazvalo one kritike koje su prema prijašnjoj formuli bile istaknute. Međutim i komentator ističe da se radi o sudskom pravu /"affirmation purement prétorienne"/ koje daje pravo tužbe primaćcu prema slugaču, dakle o pravu koje je stvoreno mimo zakona. Zanimljivo će biti vidjeti da li novela Trgovačkog zakonika, koja se odnosi na ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova i koja je u zakonodavnom postupku, predviđja jasno rješenje i ovoga pitanja. Komentatori ističu da je stav Kasacionog suda motiviran faktičnim stanjem i iz njega rezultirajućim odnosima kod predaje tereta u lukama.

I pred našim sudovima bilo je sporova o analognim pitanjima, pa i polemike u našim časopisima.

E.P.

APELACIONI SUD, Paris

Presuda od 15.I 1965.

Osiguratelji c/a Cie générale
transatlantique, Cie de naviga-
tion fruitiere i drugi

Prijevoz stvari morem - Sposobnost broda za plovidbu - Kvar rashladnih naprava - Odgovornost brodarar - Odgovornost brodovlasnika koji je brod dao u zakup - Odgovornost brodovlasnikovih dobavljača - Brodarova dužna pažnja za osposobljenje broda za plovidbu - Brodar, u svrhu ustanovljenja sposobnosti broda za plovidbu, mora poduzeti ona ispitivanja koja odgovaraju rizicima kojima će brod biti podvrgnut tokom putovanja - Samo stavljanje u pogon rashladne naprave novog broda nije dovoljan način ulaganja dužne pažnje - Posada broda dužna je tokom putovanja kontrolirati rashladne naprave - Brodovlasnik koji se svom zakupoprimcu ugovorom obvezao da će upotrijebiti dužnu pažnju za osposobljavanje broda za plovidbu, odgovoran je brodaru za propust te pažnje - Za štetu prouzrokovanu nesposobnošću broda odgovara brodovlasniku brodogradilište za vrijeme ugovornog garantnog roka - Brodogradilišni dobavljač koji je dobio cijevi za rashladne naprave, a koje su odgovarale narudžbi, ne odgovara za kvar rashladne naprave ako nije bio upozoren da će te cijevi biti upotrijebljene za specijalnu namjenu

Brodovlasnik je tek izgrađeni brod namijenjen prijevozu banana dao u zakup. U zakupnom ugovoru bila je navedena