

vornosti, budući da predajom tereta prestaje i odgovornost za njega. Dio tereta koji je bio prekrčan na drugi brod značio je i izručenje toga tereta, a posljedica toga je da njegovo naknadno oštećenje, uslijed skrivljene radnje članova posade tuženog broдача, ne ulazi u okvir prijevoznih odredaba o odgovornosti. Dužnosti i prava iz prijevoznoga ugovora za dio iskrčanog tereta prestale su onoga časa kad je teret prešao ogradu broда.

Tuženi je također stavio prigovor da ugovorni odnos između stranaka prestaje tek potpunim ispunjenjem prijevoznoga ugovora, a da to ovdje nije bio slučaj, jer je bio iskrčan samo dio, a ne čitavi teret. Sud nije ni taj prigovor uvažio, jer je smatrao da nije bitno kad prestaje općenito ugovorni odnos između stranaka, nego samo kad prestaje ugovorna odgovornost za oštećenje. Uobičajeno je kod jedinstvenog ugovora da jedne ugovorne obveze prestaju prije, a druge kasnije. To međutim nije odlučno za konkretan slučaj, u kojem se radilo o tome da li je određena ugovorna dužnost o kojoj se vodi spor dokončana ili nije. S obzirom da je onaj dio tereta koji je oštećen već bio iskrčan, i prema tome već izišao iz nadzora broдарових ljudi, odgovarat će on prema načelima imovinskog prava o odgovornosti za nedopuštena djela, a ne prema načelima pomorskog prava. Također ni mogućnost ograničenja odgovornosti, koja je predviđena u pomorskom pravu zbog posebnih opasnosti prilikom plovidbe, ne dolazi u obzir, te je broдар dužan štetu u cijelosti naknaditi. Činjenica da će vozar tako odgovarati in concreto strože za vanugovorne čine nego što odgovara iz ugovora, može izgledati neobična, ali jasna distinkcija je potrebna, pa makar ne zadovoljavala rokovima u parničnim slučajevima kao što je ovaj.

/HANSA 1966, 4, str.256/

V.F.

DISTRIKTUALNI SUD JUŽNOG DISTRIKTA, New York

Presuda od 21.VI 1965.

Luigi Serra Inc., and Ansaldo S.p.A.
c/a Parobrod "Francesco C" i drugih

Prijevoz po teretnici - Lučki slugač i tesar - Time charter - Vjeter jačine 8 po Beaufortovoj skali ne predstavlja izvanrednu pojavu u Sjevernom Atlantiku u mjesecu siječnju - Dok broдар i naručitelj iz broдарskog ugovora na vrijeme mogu po COGSA ograničiti svoju odgovornost za teret na 500,00 dolara po jedinici tereta.

slagatelj i tesarska zadruga koja je učvršćivala i osiguravala teret prigodom njegovog slaganja u brodski skladišni prostor ne mogu ograničiti svoju odgovornost za posljedice nepravilnog slaganja i osiguranja tereta - Brodar, naručitelj iz brodarskog ugovora na vrijeme, slagatelj i tesarska zadruga s o l i d a r n o odgovaraju korisnicima prijevoza za štete prouzročene pogrešnim slaganjem i osiguranjem tereta

Prvi tužitelj /Luigi Serra Inc./ u svojstvu pomorskog špeditera zaključio je ugovor o prijevozu stvari morem za račun drugog tužitelja /Ansaldo S.p.A./, kao vlasnika i primaoca po teretnici predmetne robe, koja je prevožena iz New Yorka u Genovu.

Prvotuženik je talijanski brodar Societa di Navigazione "San Francesco S.p.A." i ujedno vlasnik parobroda "Francesco C", kojim je sporni teret prevožen.

Drugotuženik je talijanski brodar Giacomo Costa fu Andrea /"Costa Line"/, koji je u odnosu na prvotuženika naručitelj iz brodarskog ugovora na vrijeme, a u odnosu na osobe ovlaštene na raspolaganje teretom brodar iz vozarskog ugovora i kao takav izdavalac teretnice na osnovi koje je predmetni teret prevožen.

Trećetuženik je slagatelj iz New Yorka /"Universal"/ koji je na osnovi jednoga općeg ugovora s drugotuženom stranom vršio ukrcajno-iskrcajne operacije na svim brodovima "Costa Line" i koji je, obzirom na postojanje spomenutog brodarskog ugovora na vrijeme, ukrcavao i slagao teret i na parobrod "Francesco C", vlasništvo prvotužene stranke.

Četvrtetuženik je Tesarska zadruga /"Holleran"/ iz New Yorka, koja je s drugotuženikom /"Costa Line"/ ugovorila učvršćivanje, podupiranje i osiguranje tereta nakon njegovog smještaja u brodski skladišni prostor na svim brodovima u eksploataciji drugotužene stranke, pa tako i na parobrodu "Francesco C".

Predmetni teret sastojao se od dva sanduka turbinskih dijelova; svaki sanduk težio je oko 10 tona.

Sanduci su ukrcani na brod "Francesco C" u New Yorku /Brooklyn/ dne 6.I 1961. Nakon što su bili smješteni na grotlo donje palube brodskog skladišta br.2, osoblje Tesarske zadruge /četvrtetuženika/ pristupilo je učvršćivanju i osiguravanju obaju sanduka protiv eventualnog pomicanja, koristeći u tu svrhu drvene klinove i drugi materijal iz brodskih zaliha. Predmetni sanduci bili su poduprti i ostalim generalnim teretom, ali nisu ničim bili vezani odnosno sapeti o palubu brodskog trijema.

Učvršćivanju tereta prisustvovao je i prvi oficir broda, koji je imao dovoljno mogućnosti da nadzire ove radove i da dađe svoje sugestije odnosno zamjerke na način provodjenja osiguranja tereta u brodu. Tesari su završili svoj posao 6.I 1961. u 20,00 sati, a brod je napustio privez i nastupio putovanje u 20,30 sati istoga dana.

Dva dana kasnije sav teret složen u medjupalubnom prostoru počeo se uslijed valjanja broda pomicati, pa je medju inim došlo i do pada obaju predmetnih sanduka s grotla na palubu. Brodska posada je iza toga čelik-čelima osigurala sav teret protiv daljnjeg pomicanja.

Vremenske prilike za vrijeme kojih je došlo do pomicanja tereta u brodskom prostoru nisu bile neobične za dotično godišnje doba i područje.

Na dan prispjeća broda u luku odredišta /Genova/ teret je iskrcan i predan primaocima iz teretnice /prvom tužitelju/ u oštećenom stanju.

Na osnovi provedenih dokaza sud je utvrdio:

1. da je slagatelj /trećetuženik/ izradio u toliko pogrešan plan slaganja tereta što nije predvidio odgovarajuće mjesto za smještaj obaju sanduka u brodskom trijemu, nadalje što nije poduzeo odgovarajuće mjere za osiguranje tereta protiv pomicanja u slučaju valjanja broda, ukratko što nije posvetio dužnu pažnju ukrcajnim operacijama uopće, a pogotovo što nije vršio potreban nadzor nad radnicima Tesarske zadruge prigodom učvršćivanja i podupiranja predmetnog tereta;
2. da Tesarska zadruga /četvrtetuženik/ nije upotrijebila odgovarajući materijal za podupiranje i osiguranje tereta protiv pomicanja, te da nadzorni organ zadruge nije u dovoljnoj mjeri vodio računa o kvaliteti i o rezultatu rada vlastitih ljudi;
3. da je naručitelj iz brodarskog ugovora na vrijeme Giacomo Costa /drugotuženik/ preko svog službenika, tj. kapetana nadležnog za otpremu brodova iz luke, sudjelovao u sastavljanju plana krcanja i slaganja, te da je taj pogrešno sastavljeni plan konačno i potvrdio;
4. da je prvi oficir broda /službenik prvotuzenoga/ propustio da utječe na pravilno slaganje

tereta, te da nije ništa poduzeo u cilju smještaja tereta na pogodnije mjesto i za bolje osiguranje protiv pomicanja.

Smatrajući nepravilno slaganje i nedovoljno učvršćenje odnosno osiguranje tereta glavnim i osnovnim uzrokom nastale štete, sud je zauzeo stajalište da su za štetu u prvom redu odgovorni *slagatelj* /trećetužena stranka/ i *Tesarska zadruga* /četvrtetužena stranka/, čiji propusti su, prema mišljenju suda, imali podjednaki utjecaj na nastanak štete.

Budući da je bila izdana teretnica na osnovi koje su oba sanduka preuzeta na prijevoz, na pravni odnos primaoca tereta s jedne strane, a vlasnika broda "Francesco C" /brodara/ i *Giacomo Costa* /naručitelja iz brodarskog ugovora na vrijeme/ s druge strane, dolaze do primjene propisi američkog *Carriage of Goods by Sea Acta /COGSA/*.

Okolnost, što je parobrod "Francesco C" vršio putovanje na osnovi brodarskog ugovora na vrijeme u času kad je došlo do oštećivanja predmetnog tereta, ne oslobadja brodarovlasnika broda od odgovornosti za teret.

Tužitelj je uspio dokazom da je teret bio predan brodaru na prijevoz u ispravnom stanju i da je pakovanje bilo odgovarajuće, a isto je tako dokazao da je taj isti teret iskrcan s broda u oštećenom stanju. Nasuprot tome, ni brodar-vlasnik broda, a ni naručitelj iz brodarskoga ugovora na vrijeme, tj. brodar-prijevoznik tereta nisu uspjeli dokazati da je do štete došlo bez njihove krivnje, dakle uslijed jednog od zakonom predviđenih uzroka koji bi ih oslobadjao od odgovornosti za nastalu štetu.

Svaki od predmetnih sanduka predstavlja zasebnu jedinicu tereta u smislu odredaba COGSA, pa prema tome i brodar /prvotuženik/ i naručitelj /drugotuženik/ mogu ograničiti svoju odgovornost na 500.00 dolara po sanduku.

Slagatelj /trećetuženik/ odgovara za štetu zbog toga što nije uložio dužnu pažnju prigodom slaganja i osiguravanja tereta u brodskom skladišnom prostoru, a jednaka odgovornost za isti propust tereti i *Tesarsku zadrugu* /četvrtotuženika/. Međutim ni jedan, ni drugi od njih nemaju pravo ograničiti odgovornost na 500.00 dolara po jedinici tereta, već obojica odgovaraju oštećenom za puni iznos naknade štete, čija visina će biti naknadno utvrđena.

Iako primarna i glavna krivnja za nastanak štete leži na trećetuženoj i četvrtetuženoj stranci, ipak su sva četiri tuženika solidarno odgovorni za tu štetu,

medjutim uz prije navedena ograničenja u pogledu odgovornosti prvotužene i drugotužene stranke.

Prvotuženik ima pravo regresa prema svima ostalim tuženicima za iznos naknade koju plati tužiteljima, a drugotuženik ima opet pravo regresa prema trećetuženiku, i prema četvrtetuženiku i to kako za iznos koji plati tužiteljima, tako i za iznos koji plati prvotuženiku.
/AMC 1965, str.2029/

E.D.

KANADSKI VRHOVNI SUD

Presuda od 14.XII 1965.

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

Prijevoz stvari morem - Slaganje tereta - Brodar odgovara za loše slaganje tereta, ukoliko nije drukčije izričito ugovoreno, ili ako iz okolnosti slučaja ne slijedi da je do takvog sporazuma došlo - Iz odredbe ugovora da naručitelj određuje slagače samo po sebi ne slijedi da je brodar oslobođen obveze za pravilno slaganje - Naručitelj je odgovoran za slaganje kad je on odobrio metodu slaganja kod koje su njene loše strane bile njemu bolje poznate nego brodaru - Ugrožavanje stabiliteta broda prouzrokovano nepravilnim slaganjem mora biti poznato zapovjedniku - Predvidivo loše vrijeme nije "pomorska opasnost"

Tužitelj je sklopio s tuženim brodarski ugovor na putovanje. Na brod "Wellandoc" ukrcan je stroj težine 87 tona na palubu. Pričvršćivanje tereta izvršili su tužiteljevi ljudi u prisutnosti i uz odobrenje zapovjednika i časnika broda. Na putovanju, uslijed nevremena koje je bilo primjereno godišnjem dobu, stroj je pao u more, jer su vezovi popustili. Tužitelj je tražio da mu tuženi nadoknadi štetu od 60.925 dolara.

Tuženi se pozvao na to da je ukrcaj i smještaj stroja na brodu izvršio tužitelj sam, a da je i po pismenom ugovoru stranaka bilo određeno da će naručitelj /tužitelj/ imati na raspolaganje brodske naprave za ukrcaj.

Prvostepeni sud je udovoljio tužbenom zahtjevu, a apelacioni sud je odbio žalbu. Drugostepeni sud je najprije utvrdio da i po kanadskom i po engleskom pravu dužnost pravilnog smještaja tereta pada na brodovlasnika i zapovjednika kao njegovog zastupnika, ukoliko nema izričitog protivnog sporazuma ili okolnosti ne upućuju na to