

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

da je do takvog sporazuma došlo. Tako propisuje čl.2424. Građanskog zakonika Quebeca, a i englesko pravo prema onome što je Lord Wright izrekao u "Canadian Transport Company, Ltd. c/a Court Line, Ltd." /1940/. U tom konkretnom engleskom slučaju postojala je izričita ugovorna odredba prema kojoj je smještaj preuzeo naručitelj i nije bilo nikakvih dokaza o tome da bi zapovjednik nadgledao slaganje ili ga odobrio. Međutim je Lord Wright izričito rekao da sama odredba da naručitelj /"charterer"/ odredjuje slagača još ne slijedi da je od svojih dužnosti oslobođen brodar, ako to izričito ili konkludentno nije ugovoreno. U ovom kao i u drugim engleskim slučajevima vidljivo je da će naručitelj biti samo onda odgovoran za štete od lošeg smještanja ako postoji izričita odredba, ili ako je on odobrio metodu smještanja kod koje su njene loše strane bile bolje poznate njemu nego brodaru. U tom pravcu je karakterističan slučaj "Upper Egypt Produce Exporters and Others c/a Santamana" /1923/ u kojem je sudac Hill naglasio da su mane određene metode slaganja i opasnost da dodje do štete do koje je stvarno došlo bile bolje poznate naručitelju nego brodaru, jer, kako sudac Hill kaže, ne može se žaliti na mane "koje su njemu jasne"; ili kako Scrutton /on Charterparties, 17. izd. 1964, str. 148/ kaže: "Krcatelj koji uzima aktivno učešće u slaganju ne može poslije nastupati s pritužbom na očite mane slaganja na koje se on nije u vrijeme slaganja žalio." U ovom slučaju o kojem je sudjeno radilo se o tome da je teret ugrozio stabilnost broda i do štete je došlo jer su vezovi pustili radi valjanja broda. To valjanje morali su predvidjeti zapovjednik i posada, jer naručiteljevi ljudi o tome /valjanju i njegovim opasnostima/ nisu mogli imati boljeg znanja. Posada je u ovom slučaju radila za brodara, a ne za naručitelja. Istina, u američkom slučaju "The Thomas P. Beal /1926/ A.M.C. 438 sudac Woolley je istakao da u slučaju zakupa broda ne nastaje između naručitelja i brodara odnos vozara i krcatelja, ali po mišljenju suda brodarski ugovor za putovanje nije nikako zakup broda /"letting of a ship"/. Isto tako nema razloga smatrati da je do štete došlo uslijed opasnosti mora, jer je već u slučaju "Canadian National Steamships c/a Bayliss" /1937/ Sir Lyman Duff C.J. rekao "da brodar mora dokazati da je nevrjeme bilo uzrok štete, i da je ono bilo takve prirode da opasnost štete teretu koja je iz njega slijedila nije mogla biti predviđena, i da se nisu mogle poduzeti mjere protiv vjerojatnih nezgoda putovanja". Međutim nevrjeme koje je nastalo 9.XII 1954. nije bilo takvo da ga iskusan zapovjednik ne bi morao predvidjeti na tom putovanju i u to vrijeme. Prema tome brodar mora odgovarati za štetu koja je nastala na teretu.

/LLLR 1966,1, str.139/

E.P.