

TRGOVAČKI SUD, Sète

Presuda od 13.VI 1967.

Cie d'assurances Le
Languedoc c/a Cie D.

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Nautička djelatnost posade - Dokazna snaga izvještaja o pomorskoj nezgodi - Skrivena mana broda - Nautička djelatnost je ona djelatnost zapovjednika i posade broda koja se odnosi na upravljanje brodom tokom putovanja, ili koja dovodi u pitanje sigurnost broda odnosno njegovo održavanje - Nije nautička greška zapovjednikova krivnja koja je prouzrokovala udar broda u obalu, ako je taj udar predvidiva posljedica morske struje - Brodar koji se poziva na okolnost da je šteta posljedica skrivene mane broda mora dokazati da je on prije početka putovanja uložio dužnu pažnju u svrhu osposobljavanja broda za plovidbu - Pod ulaganjem dužne pažnje podrazumijeva se iscrpan pregled pomoću tehničara - Ukoliko brodar ovo ne dokaže, smatra se da je šteta posljedica vidljive mane broda - Činjenice navedene u izvještaju o pomorskoj nezgodi smatraju se tačne dok se protivno ne dokaže

Brodar je preuzeo na prijevoz teret vina koje je bilo smješteno u brodske tankove. Dok je brod još bio privezan uz obalu u luci ukrcaja, udarila je struja njime u obalu, što je dovelo do oštećenja tankova, radi čega je jedina količina vina istekla. Osiguratelji su nadoknadili štetu, pa tuže brodara za iznos isplaćene osigurnine. Brodar u svoju obranu navodi dva prigovora: U prvom redu navodi da je šteta posljedica nautičke djelatnosti zapovjednikove za koju on ne odgovara, a osim toga iznosi da je do curenja vina došlo zbog oštećenja broskog tanka prouzrokovanog udarom broda u obalu, koje oštećenje, prema njegovom stajalištu, predstavlja skrivenu manu broda koja se nije mogla otkriti dužnom pažnjom.

Sud nije prihvatio ni jedan ni drugi brodarov prigovor, nego je udovoljio tužbenom zahtjevu iz slijedećih bitnih razloga:

Činjenica da je brod udario u obalu navedena je u zapovjednikovom izvještaju o pomorskoj nezgodi. Navodi sadržani u tom izvještaju smatraju se tačnima dok se ne dokaže protivno. Prema stajalištu suda nautička greška predstavlja krivnju o upravljanju brodom tokom putovanja, ili grešku koja dovodi u pitanje sigurnost broda, odnosno njegovo održavanje. Sud smatra da udar u obalu kako je opisan u izvješta-

ju o pomorskoj nezgodi ne predstavlja nautičku krivnju. Ovaj događaj svojstven je normalnom pomorskom prijevozu jer su brodovi u luci Sète, koji su privezani uz obalu, radi jakog djelovanja struje podvrgnuti udaranju u gat. Uostalom, kaže sud, dokaz da je šteta posljedica nautičke djelatnosti zapovjednika ili posade pada na brođara. Brođar bi u ovom slučaju morao dokazati da je radi udara napukao brođski tank zbog čega je došlo do curenja vina. Brođar ovu činjenicu nije dokazao. Dapače, iz ponašanja zapovjednikova, koji nakon udara brođa u obalu nije poduzimao nikakve mjere da ustanovi eventualno oštećenje brođa, proizlazi da i sam zapovjednik smatra da jedan slabi udar brođa u obalu nije mogao oštetiti tankove. Sud nadalje stoji na stajalištu da se ne radi o skrivenoj mani brođa. O ovoj mani radi se onda kad se ona ne može otkriti ni iscrpnim pregledom pomoću tehničara, nego se ona pojavi iznenada na nepredvidiv i neotklonjiv način. Brođar je morao prije početka putovanja uložiti dužnu pažnju radi osposobljenja brođa za plovidbu. Budući da brođar nije ničim dokazao da je u navedenom smislu uložio dužnu pažnju u svrhu pregleda brođskih tankova, treba smatrati da je odnosni kvar posljedica vidljive mane za koju je brođar odgovoran.

(DMF 1968, str.113)

B.J.

Bilješka.— Najzanimljivije stajalište koje je sud zauzeo u gornjoj presudi svakako je pojam nautičke djelatnosti. Premda je sud pravilno pojmovno definirao ovu djelatnost, ipak izgleda nam da nije tačno njegovo stajalište kad tu djelatnost ne priznaje za predvidive rizike plovidbe. Po našem mišljenju radi se o nautičkoj djelatnosti svaki put kad se djelatnost posade i zapovjednika odnosi na upravljanje brodom i plovidbom, bez obzira da li su odnosni rizici predvidivi ili nepredvidivi.

Isto je tako zanimljivo stajalište suda o pojmu skrivene mane brođa. Bitno je kod toga istaći da sud smatra da je brođar uložio dužnu pažnju ako dokaže da je tehničar brođ iscrpno pregledao. Ovo je jedno prilično strogo stajalište, pa se brođar na temelju njega neće moći osloboditi odgovornosti niti eventualnim dokazom da je brođ pregledao u okviru znanja koje ima jedan srednje sposoban zapovjednik, odnosno drugi odgovarajući član posade brođa. Ostalo je otvoreno pitanje koji stupanj znanja moraju imati tehničari. Da li je dovoljna formalna kvalifikacija radnika i koja, ili se traži srednja, pa eventualno i visoka stručna sprema. Čini se da sud misli na najveću stručnu spremu koja se za odnosni slučaj traži. Isto tako nije jasno što se misli pod iscrpnim pregledom, naime do kojih granica mora pregled

sezati. Izgleda da se stoji na jednom objektivnom kriteriju bez obzira na osobne kvalifikacije onoga koji vrši odnosno mora izvršiti pregled.

B.J.

TALIJANSKI KASACIONI SUD

Presuda od 24.VI 1968.

Fiat c/a American Export
Isbrandtsen Lines

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Jedinica tereta prema Konvenciji od teretnici od 1924. godine - Tumačenje međunarodnih konvencija s propisima unutarnjeg prava - Ako je roba predana na prijevoz u komadima ili u ambalaži (koleta), kao jedinicu tereta za ograničenje brodarove odgovornosti treba uzimati koleta, bez obzira na koji način je ugovorena vozarina - Od ovoga pravila stranke mogu sporazumno odstupiti i kao jedinicu tereta za ograničenje odgovornosti izabrati koju drugu dopuštenu mjeru - Propisi internog prava koji se ne primjenjuju na prijevoze koje regulira Konvencija o teretnici od 1924. godine ne mogu služiti kao temelj za tumačenje te Konvencije, ukoliko se radi o konvencijskim propisima kojima stranke ugovornice općenito daju određeno značenje

Tužitelj je korisnik prijevoza, a tuženik je brodar. Spor se vodi o brodarovoj odgovornosti za oštećenje tereta. Brodar ne poriče svoju odgovornost, samo se ne slaže s onom visinom za koju tužitelj smatra odgovornim. Radilo se, naime, o prijevozu koleta. Vozarina nije bila ugovorena prema broju koleta, već na bazi njihove težine. Tužitelj smatra da se kao jedinica tereta, na temelju koje tuženik ima pravo ograničiti svoju odgovornost, mora uzeti težinska jedinica koja je služila kao baza za određivanje visine vozarine. Tuženi brodar naprotiv zastupa stajalište da je za njegovo ograničenje odgovornosti mjerodavan broj koleta.

Tužitelj u potkrepu svoga stajališta navodi dva osnovna razloga: tumačenje Konvencije o teretnici od 1924. godine i propis člana 423. talijanskog Zakonika o plovidbi.

Kasacioni sud je prihvatio brodarovo stajalište iz slijedećih bitnih razloga:

Za rješenje ovoga spora potrebno je protumačiti značenje čl.4, str.5. Konvencije o teretnici od 1924. godine. U ovom propisu kaže se da brodar ni u kojem slučaju neće