

TRGOVAČKI SUD, Marseille

Presuda od 13.II 1968.

Cie La Fédérale c/a Cie Fabre

Prijevoz stvari morem - Odgovornost broдача i naručitelja prijevoza - Požar na brodu - Primjena prava - Naručitelj prijevoza (čarterer) odgovara primaocu isto kao i brodar - Ako se radi o međunarodnom prijevozu, a šteta je u luci iskrcaja nastala na brodu iz događaja koji nisu regulirani propisima te luke, na odnose između stranaka mora se primijeniti Konvencija o teretnici od 1924.god, a ne pravo luke - Za štetu na teretu koja je prouzrokovana požarom, brodar ne odgovara ukoliko se ne dokaže da je požar prouzrokovao njegovom krivnjom - Pod brodarovom krivnjom podrazumijeva se i krivnja njegovih ljudi - Sud može steći uvjerenje o brodarovoj krivnji i na temelju samih indicija

Iz New Yorka do Marseillea brod "Clarita Schroeder" prevezao je, među ostalim, i određenu količinu kemijskih proizvoda. Za vrijeme operacije iskrcaja brod je, u svrhu popravka, bio izvučen na suhi dok. Za vrijeme popravka nastao je požar koji je uništio dio tereta. Osiguratelj je primaocu nadoknadio štetu i tuži čarterera broda da mu naknadi isplaćenu osigurninu.

Sud je prvenstveno morao riješiti pitanje primjene prava. Tužitelj smatra da u ovom slučaju dolazi do primjene francusko pravo, konkretno zakon od 2.IV 1936, budući da se požar dogodio u francuskoj luci. Tuženik naprotiv drži da treba primijeniti Konvenciju o teretnici od 1924.godine, jer da je roba bila ukrcana u stranoj luci, od strane inozemnog krcatelja, pa na temelju toga mora doći do primjene navedena Konvencija, bez obzira što je požar nastao u francuskoj luci. Prema toj Konvenciji brodar za štetu prouzrokovanu požarom ne odgovara, osim ako požar nije prouzrokovao njegovom krivnjom.

Sud je primijenio Konvenciju iz slijedećih razloga: Može se stajati na stajalištu, da se primjenjuje pravo luke iskrcaja i na međunarodni prijevoz, ako se sporni događaj dogodio u vezi s operacijama iskrcaja. Međutim ako se radi o činjenicama koje se dogode na samom brodu, a koje su nezavisne od propisa koji su na snazi u luci iskrcaja, treba primijeniti Konvenciju. Budući da je među strankama nesporno da su se činjenice koje su prouzrokovale požar desile na brodu i da nemaju nikakve veze s propisima luke Marseille, treba primijeniti Konvenciju o teretnici od 1924.godine. Prema odredbi čl.4, par.2 te Konvencije, brodar nije odgovoran za štetu i gubitak prouzrokovao požarom osim ukoliko se ne dokaže

njegova krivnja. Mora dakle tužitelj dokazati da je brodar štetu skrivio.

Na temelju propisa francuskog građanskog prava u sporovima u kojima je dopušteno dokazivanje putem svjedo-ka, a posebno u trgovačkim odnosima, sud može svoje uvjere-nje osnivati na pretpostavkama, i sama okolnost da su te pretpostavke teške, precizne i suglasne, može biti temelj da sud zaključi da su dokazane činjenice na koje se pretpo-stavke odnose. Među strankama je nesporno da je brod bio izvučen na suhi dok, i da je u svrhu zakivanja zakovica upo-trebljavan aparat iz kojega su vrcale iskre. Ovaj rad se obavljao na udaljenosti od jednog metra od grotla skladišta, a samo grotlo nije bilo potpuno pokriveno. Upotreba aparata je prestala u 18 sati, a požar se razbuktao oko 5 sati uju-tro kad je i otkriven. Prema stajalištu suda navedene okol-nosti dovoljno govore za to da je požar skrivio brodar, pa je na temelju toga tuženika obavezao na naknadu štete.

(DMF 1969, str.109)

B.J.

Bilješka.- U pogledu stajališta koje je zauzeo sud u gornjoj presudi treba, čini se, obratiti pažnju na slijedeće:

a) Izgleda nam tačno stajalište suda koje se od-nosi na primjenu prava. Sud bi, izgleda, primijenio francu-sko pravo da se spor vodio o primjeni propisa luke iskrcaja koje se ne odnose samo na prijevoz robe, kao što su npr. propisi o stanju, načinu, rizicima i troškovima iskrcaja, već i o drugim propisima. Ovo je stajalište tačno i odgova-ra samoj Konvenciji koja u ove odnose uopće ne ulazi, pa prema tome ostavlja nacionalnom pravu da ih vlastitim pro-pisima riješi. Ipak izgleda da bi se, unatoč primjeni pra-va luke iskrcaja, mogla a prema okolnostima i morala primi-jeniti navedena Konvencija. To će biti u slučaju kad nacio-nalno pravo regulira samo modalitete obavljanja određene radnje, ne ulazeći kod toga u normiranje odnosa koji iz te djelatnosti nastanu za prava i obaveze stranaka iz ugovora o prijevozu. Ovo je upravo mogao biti slučaj u gornjem spo-ru. Možda je i bio, ali se sud tim pitanjem nije posebno pozabavio. Ne može se naime isključiti mogućnost postojanja francuskih propisa o primjeni sigurnosnih mjera kod postup-ka zavarivanja i te je propise sud morao primijeniti u gor-njem sporu. Unatoč primjeni ovih propisa morao je primije-niti Konvenciju ukoliko se ona odnosi na prava i obaveze stranaka. Primjena francuskog prava služila bi i za to da se ustanovi da li je brodar kriv ili nije, a posljedice eventualne njegove krivnje kao stranke iz ugovora o prije-vozu regulirane su u Konvenciji.

b) Nije potpuno jasna uloga tuženika-naručitelja prijevoza. U originalu presude spominje se affreteur. Ovaj izraz u francuskom pravu, u pogledu odnosa iz ugovora o prijevozu, može imati više značenja. Da je tuženik bio ujedno i zakupnik broda, tada u pogledu njegove pasivne legitimacije ne bi bilo nikakove dvojbe. Inače, po našem pravu, a uglavnom i svim drugim pravnim sistemima, naručitelj prijevoza kao stranka prijevoznog posla ne odgovara primaocu za brodarov rad. Njegova odgovornost u ovom smislu može se temeljiti na posebnom pravnom temelju između njega i primaoca koji temelj nema nikakve veze s ugovorom o prijevozu. Ovamo prvenstveno dolazi kupoprodajni ugovor. Interesantno je navesti da, barem kako proizlazi iz obrazloženja gornje presude, tuženik nije postavio prigovor pomanjkanja pasivne legitimacije, pa se i radi ovog razloga sud nije upuštao u ispitivanje pitanja da li je tuženik uopće pasivno legitimiran.

c) Stjecanje sudskog uvjerenja o krivnji na temelju samih indicija dopušteno je i u našem pravu, i to za razliku od francuskog ne samo u onim slučajevima u kojima je dokaz dopušten putem svjedoka. Prema našem procesnom pravu ne postoje ograničenja o načinu dokazivanja.

d) Čini nam se da je sud pogriješio kad je tuženika proglasio odgovornim za nastalu štetu. Prema Konvenciji o teretnici od 1924. godine brodar, da bi bio odgovoran za štetu prouzrokovanu požarom, mora biti sam osobno kriv za požar. Ne odgovara za krivnju svoje posade odnosno osoba kojima se služi u izvršenju posla. O ovome pobliže vidi bilješku navedenu u br.37 na strani 40 ove publikacije.

B.J.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH
AMERICKIH DRŽAVA
(za 4.Okrug)

Venable c/a A/S Forenede
Damskibsselskab

Ozljeda radnika-slagača na brodu - Brodar odgovara za ozljedu radnika ako je do nje došlo zbog nesigurnosti radnog mjesta i pod pretpostavkom da je poduzeo uobičajene zaštitne mjere - Za sigurnost radnog mjesta brodar odgovara i ako je nesposobnost prouzrokovana nemarnošću u radu ostalih slagačkih radnika

Slagački radnik je pao za vrijeme rada dok se kretao po vrhovima bačava koje su bile uspravno složene ali nisu