

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

bile pokrивene daskama (dunnage) pa prema tome nisu bile zatvorene rupe između bačava. Iskazima svjedoka utvrđeno je da nije običaj stavljati daske kod takove vrsti rada s teretom. Prvostepeni sud je brođara oslobodio dužnosti naknade štete s obrazloženjem da je on poduzeo uobičajene mjere sigurnosti.

Apelacioni sud je ukinuo presudu Prvostepenog suda sa slijedećim bitnim obrazloženjem:

Sud stoji na stajalištu da je brođarova dužnost da omogući "sigurno mjesto za rad" (a ne samo brod i teret razumno osposobljen za namjeravani rad) te da prema tome ako porota nađe da ta površina po kojoj se kretao oštećeni nije bila "sigurno mjesto za rad" - tada postoji odgovornost bez obzira na običaj. Ispravno je također stajalište suda za 2. Okrug da nesposobnost broda može nastati i zbog nemarnosti u radu ostalih slagačkih radnika koji su radili zajedno s oštećenim.

Konačno, ako je osvjetljenje bilo nedovoljno (Naredba Ministarstva rada koja se primjenjuje i na slagače), to bi svakako učinilo brod nesposobnim za plovidbu.

(AMC 1968, str.1437)

D.I.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA
(za 5. Okrug)

Horn c/a Fruco

Prijevoz stvari morem - Brođarova odgovornost - Klauzula FIOST pod nadzorom zapovjednika - Loše slaganje tereta - Zapovjednik je dužan nadzirati slaganje tereta - Za nepravilno slaganje odgovara brođar - Ove odgovornosti ne može se osloboditi dokazom da na brodu nije bilo dovoljno članika za nadzor ukrcaja i da oni nisu imali iskustva u načinu slaganja određenog tereta

Brođar je prevezao teret banana. Na odredištu je ustanovljena šteta koja je nastala s obzirom na "način kako su banane pakovane u kartonske kutije bile složene" dok nije bilo prigovora zbog eventualno slabog hladjenja ili greške u sistemu hladjenja.

Niži sud je odbio tužbu oslobađajući brođara odgovornosti za nastalu štetu, i stojeći na stajalištu da je