

da je on postavio table s upozorenjem da je pušenje zabranjeno, te da je ova činjenica dovoljna da bi se oslobodio odgovornosti. Sud naprotiv smatra da samo upozorenje nije dovoljno, već da je skladištar bio dužan uz upozorenje poduzeti i djelatne mjere da se spriječi zabranjeno pušenje, budući da je mogao pretpostavljati da će se pušiti i unatoč istaknutoj zabrani.

Iz navedenih razloga sud je tuženika proglasio odgovornim za utuženu štetu.

/DMF 1969, str. 346/

B. J.

TRGOVAČKI SUD, Paris

Presuda od 15. V 1968.

Assureurs et Cie du Niger français c/a  
Svea Line i zapovjednik broda "J.C. Ertel"

Prijevoz stvari morem - Time-charter - odgovornost brodovlasnika i time-charterera - Zapovjednik - Skrivena mana broda - Sposobnost broda za plovidbu i očuvanje tereta - Kod time-chartera brod u pogledu komercijalnog upravljanja prelazi pod nadzor time-charterera - Za štetu prouzrokovanu teretu nesposobnošću broda da očuva teret odgovara time-charterer, a ne brodovlasnik - Brodovlasnik je odgovoran za štetu prouzrokovanu plovidbenom nesposobnošću broda - Zapovjednik je u pogledu komercijalne djelatnosti podređen time-chartereru, pa ga u ovim granicama i obavezuje prema ovlaštenicima tereta - Da bi se radilo o skrivenoj mani broda, potrebno je da se ona ne može otkriti ni veoma pažljivim pregledom - Ne radi se o skrivenoj mani broda ako su kvarovi na brodskim instalacijama, koji su prouzrokovali štetu, bili prije odlaska broda iz luke popravljani

Brod "Julia C. Ertel" uzeo je švedski brodar u time-charter. Na jednom putovanju, na kojem je brod prevezio generalni teret, veliki dio robe bio je oštećen, pa osiguratelji koji su nadoknadili štetu tuže time-charterera i zapovjednika broda da im nadoknade isplaćenu osigurninu.

Tuženici se opiru tužbenom zahtjevu.

Brodar se poziva na okolnost da je šteta prouzrokovana skrivenom manom broda, a zapovjednik, prihvaćajući ovaj navod, do on u ovom sporu nije pasivno legitimiran. Pomanjkanje

pasivne legitimacije obrazlaže time da je on namještenik brodovlasnikov, a ne time-charterera, pa kako je za utuženu štetu pasivno legitimiran time-charterer, to zapovjednik ne može biti odgovoran "ex qualitate", jer nije namještenik osobe koja načelno može biti odgovorna.

Sud nije prihvatio ni jedno ni drugo stajalište iz slijedećih bitnih razloga:

Vještaci su ustanovili da je šteta prouzrokovana velikim prodorom vode u brodska skladišta. Pregledom broda ustanovljeno je da je voda prodrla zbog toga što je sondažna cijev bila puknuta. Vještak je, osim toga, pronašao da je ta cijev pokazivala jake tragove oksidacije, i da je rupa kroz koju je prodrla voda bila zatvorena jednim čepom koji je tokom putovanja ispao, čime je bio omogućen ulaz vode u brod. Zapovjednik broda je u izvještaju o pomorskoj nezgodi naveo da je prilikom otvaranja skladišta br. 2 u Cotonou utvrđeno da je odjeljenje br. 2 toga skladišta bilo naplavljeno do visine jednog metra, a da su se balastni tankovi br. 1, 2 i 3 napunili tokom noći. Zapovjednik pretpostavlja da je voda ušla u skladište kroz sondažnu cijev koja je bila oštećena prilikom ukrcavanja tereta. Izričito navodi da ovaj kvar nije mogao biti otkriven prije ispražnjenja odjeljenja br. 1 i 2 u Cotonou i Douali.

Da bi se brodar, kaže sud, mogao osloboditi za štetu, morao bi dokazati da je šteta prouzrokovana skrivenom manom broda. U ovom slučaju o takvoj mani se nije radilo. Za skrivenu manu potrebno je da se ona ne može otkriti ni veoma pažljivim pregledom. Budući da je zapovjednik sam izjavio da je sondažna cijev bila oštećena prilikom ukrcavanja tereta, i da je avarijski komesar ustanovio da je rupa bila začepljena čepom, proizlazi da je sama rupa bila potpuno vidljiva, i dapače tako vidljiva da je bila i popravljana. Na temelju ovakovoga činjeničnog stanja brodar ne može tvrditi da je uložio dužnu pažnju za osposobljenje brodskih skladišta za primitak, očuvanje i prijevoz tereta, pa je dužan nadoknaditi štetu.

Što se tiče zapovjednikova pravnog položaja sud je zauzeo slijedeće stajalište:

Za vrijeme nastanka štete brod je bio dat u time-charter. Na temelju ovoga ugovora brod je prešao pod potpuni nadzor tuženoga u svemu što se odnosi na komercijalno upravljanje, i time-charterer je preuzeo odgovornost kao vozar. Budući da je na ovaj način brod prešao pod nadzor tuženog time-charterera, i zapovjednik broda je postao njegov podređeni za sve ono što se odnosi na prijevoz. Prema tome djelovanje

zapovjednikovo u ovim granicama obavezuje time-charterera.

Brodovlasnik bi bio odgovoran da je šteta prouzrokovana nesposobnošću broda za plovidbu, što u ovom sporu nije bio slučaj, jer se nesposobnost broda odnosila na očuvanje tereta.

/DMF 1969, str. 234/

B. J.

Bilješka. - U gornjoj presudi je najzanimljivije stajalište suda u pogledu odgovornosti za štetu na teretu kad je brod dat u time-charter. Sud razlikuje da li je šteta prouzrokovana nautičkom ili komercijalnom djelatnošću, odnosno razliko- zima. Ovo razlikovanje sud temelji na stajalištu da kod time-chartera komercijalno upravljanje brodom prelazi na time-charterera. Iz obrazloženja presude jasno je da time-charterer odgovara za štetu prouzrokovanu komercijalnom dje- latnošću, i da za nautičku djelatnost odgovara brodovlasnik, a da brodovlasnik ne odgovara za komercijalnu djelatnost. Nije međjutim jasno da li time-charterer odgovara i za štetu prouzrokovanu nautičkom djelatnošću. Pitanje odnosa iz time-chartera između samih stranaka toga ugovora, kao i između njih i trećih u zakonodavstvu, judikaturi i teoriji nije jedinstveno riješeno, pa stajalište zauzeto u gornjoj pre- sudi svakako zaslužuje pažnju.

B. J.

OKRUŽNI SUD, Napoli

Presuda od 27. V 1968.

S.N.C. Rocco Giuseppe e figli  
c/a Agenzia marittima C. Tomasos

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Prijevoz i noleggio - Teretnica - Primjena prava - Klauzula o nadlež- nosti suda - Klauzule teretnice i klauzule ugovora o prije- vozu - Sposobnost broda za plovidbu - Prirodno svojstvo i mane robe - Ako stranke ne upoznaju sud sa sadržajem stranog prava, sud će primijeniti talijansko pravo i u slučaju kad bi se načelno trebalo primijeniti strano pravo - Kad se na odredjeni prijevoz primjenjuje Konvencija o teretnici od 1924. godine, ona ima prednost pred primjenom talijanskog prava - Ako se teretnica samo općenito poziva na klauzule