

Što se tiče navoda da je proizvođač motora u jednom pismu garantirao da njegovi motori ne vibriraju, Kasacija utvrđuje da je Apelacioni sud po svom slobodnom uvjerenju zaključio da se u tim pismima ne radi o garanciji, kako to navodi tužitelj, već da se proizvođač obvezuje da će putem svojih stručnjaka pomoći da se motori pravilno ugrade u brod. U postupku nije iznesena tvrdnja da ova obaveza nije izvršena. Apelacioni sud je, nadalje, zaključio da se vibracija opažala prilikom primopredaje brodova, na kojoj činjenici Kasacija mora temeljiti svoje pravno stajalište. Polazeći od toga sud smatra da je brodar morao znati da će se početne manje vibracije tokom upotrebe brodova pojačati, i da će eventualno biti tolike da će onemogućavati da se brodovi koriste prema svojoj namjeni. Prema tome i ovaj razlog ne govori u prilog tužiteljevu stajalištu da je mana broda prilikom primopredaje bila nevidljiva. Budući da se radilo o manama koje su se mogle opaziti prilikom primopredaje brodova, tužitelj nema pravo zahtijevati od tuženika naknadu štete. Kasacija se nije posebno osvrnula na tužiteljev navod da je službena komisija odobrila radove bez prigovora. Međutim iz činjenice da je potvrđena presuda Apelacionog suda, Kasacija stoji na stajalištu da ova okolnost ne znači da brod nije imao vidljivih mana u času primopredaje.

B.J.

Bilješka. - Čini se da bi se moglo prigovoriti stajalištu gornje presude da obaveza proizvođača motora da će sa svojim ljudima pomoći brodogradilištu da motori budu stručno ugrađeni u brodove ne znači i njegovu garanciju da brodovi zbog rada motora neće vibrirati. U okvir stručne montaže svakako spada i uklanjanje vibracije. Inače nije jasno koja odgovornost proizlazi za proizvođača motora na temelju okolnosti da se obvezao u navedenom smislu. Izgleda nam da bi za uklanjanje vibracije na temelju odnosne obaveze proizvođač morao biti odgovoran za naknadu štete ukoliko ne bi uspio dokazati da brodograditelj nije postupio po njegovim uputama, ili da je konstrukcija broda onemogućila sprečavanje vibracije. Ovo zadnje nije bio slučaj jer su vibracije naknadnim popravcima otklonjene.

B.J.

FRANCUSKI KASACIONI SUD

Presuda od 12. III 1969.

N.V. Scheepvaartkantoor Groningen c/a Sté Lorientaise des produits de la pêche i Sté Orey - Antumes et Cie

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Čista teretnica - Predaja tereta koji nije sortirana prema oznakama na tereticama - Brodar koji je izdao čistu teretnicu i koji primaocu predaje

teret pomiješan, nesortiran prema oznakama na teretnicama, dužan je primaocu nadoknaditi štetu i unatoč okolnosti tko je krcao i pomiješao teret u brodu, pa i ako se brodar u prijevoznom ugovoru ogradio od ove odgovornosti - Kasacioni sud je uzimao u obzir činjenice koje stranke nisu iznosile pred nižim sudovima

Krcatelj je predao na prijevoz brodaru u Lisabonu veću količinu vreća ribljeg brašna za Lorient. Za teret je brodar izdao veći broj teretnica od kojih je svaka sadržavala pojedinu vrst robe s odgovarajućim oznakama, budući da su se ukrcane vreće međusobno razlikovale po količini i kvaliteti brašna. Na odredištu se pojavio jedan primalac s tri teretnice od kojih je svaka sadržavala posebnu vrst brašna. Umjesto da vreće budu predavane sortirano prema oznakama na teretnicama, one su bile iskrcavane potpuno pomiješane. Da bi se sačuvao dokaz o pomiješanosti tereta, bio je pozvan sudski vještak koji je nakon pregleda brodskih skladišta utvrdio da su vreće "kompletno pomiješane odozgo do dolje, i od sprijeda do straga". Budući da je primalac morao vreće dalje slati sortirane, on ih je morao prethodno uskladištiti i u skladištu sortirati, što mu je prouzrokovalo troškove za koje utužuje brodara i krcatelja.

Apelacioni sud je oba tuženika solidarno obvezao na isplatu utuženog iznosa.

Protiv presude žalio se brodar, navodeći slijedeće razloge:

U prvom redu navodi da on nije vlasnik broda. Kasacionom sudu pridonosi izvadak iz upisnika brodova kao dokaz da je brod već 10 godina u vlasništvu druge osobe. Ova se činjenica uz to može ustanoviti i iz publikacije koju izdaje Lloyd Register. Tuženik je samo brodovlasnikov poslovođa. Da je tuženik pravna osoba, nezavisna od brodovlasnika, dokazuje izvatkom iz Trgovačkog registra Trgovačke komore. Prema tuženikovom stajalištu odnos vlasništva prema brodu daleko je jači od njegovog odnosa poslovođe. To znači da je u ovom sporu pasivno legitimiran brodovlasnik a ne tuženik, premda je tuženik potpisao ugovor o prijevozu. Priznaje da je izdao čistu teretnicu, ali tvrdi da on unatoč tome ima pravo dokaza i da nije za štetu odgovoran. Svoju neodgovornost dokazuje činjenicom da je robu⁺ krcatelj, pa prema tome da je on i pomiješao vreće. U ugovoru o prijevozu izričito je navedena klauzula da on ne odgovara za štete koje krcatelj prouzrokuje krcanjem tereta. Prema tuženikovom stajalištu ova je klauzula primjenjiva i u odnosu na primaoca.

Kasacioni sud nije prihvatio ovo tuženikovo stajalište, i potvrdio je drugostepenu presudu iz ovih bitnih razloga:

Apelacioni sud je utvrdio da su bile izdane čiste teretnice, i da je teret bio primaocu predavan pomiješano. Ovo je dovoljno za tuženikovu odgovornost, jer je on bio dužan na temelju

+ krcao

čistih teretnica predati teret ne samo u stanju i količini kako je u teretnici navedeno već i sortirano prema oznakama u teretnicama.

Kad je izdana čista teretnica, njezin sadržaj obvezuje brođara i prema primaocu bez obzira na klauzule ugovora o prijevozu koje ga odgovornosti oslobadjaju. Sud se nije uopće upustio u ispitivanje prigovora o pomanjkanju pasivne legitimacije, jer je taj prigovor s odgovarajućim činjenicama tuženik iznio tek pred Kasacijom, a to je prema francuskom pravu nedopustivo.

B.J.

Bilješka. - U gornjoj presudi sud je zauzeo dva važna načelna stajališta. Brođar koji je izdao čistu teretnicu nema prava dokazivati trećemu zakonitom imaocu teretnice da je on od krcatelja primio teret u stanju i količini kako ga je predao primaocu, te da se pojam čiste teretnice ne odnosi samo na stanje, vrst i količinu tereta, nego i na njegovo sortiranje prilikom predaje. Prvo stajalište danas je općenito prihvaćeno, a našlo je i svoje legislativno rješenje i u protokolu o izmjenama Konvencije o teretnici od 1924. g, drugo je još prilično sporno. Nama izgleda da je stajalište gornje presude pravilno, jer primalac kad primi čistu teretnicu ima pravo pretpostavljati da će mu teret biti predan sortirano prema oznakama u teretnici. Brođar mora pretpostavljati da će primalac imati interesa da prima teret sortirano, pa ukoliko ga tako nije moguće predavati, mora u teretnicu unijeti odgovarajuću opasku, npr. "Teret u brodu krcatelj pomiješano složio", "Ne garantira se za predaju sortirano prema teretnicama".

Gornja presuda je važna i zbog toga što se radi o jednom primaocu koji prima teret na temelju više teretnica.

B.J.

APELACIONI SUD, Aix

Presuda od 13. VI 1968.

Sté: marseillaise de manutention et de transports c/a
Sté DevletEyollari Ve Limanlari Islemme Genel Mudurlugu
i osiguratelji

Slagač - Slagačeva odgovornost - šteta na robi prouzrokovana požarom na skladištu - Slagač koji je s brođarom sklopio ugovor o iskrcaju tereta u ime primaoca, odgovara iz ugovornog odnosa prema propisima koji vrijede za slagački posao, i ne može se pozivati na klauzule teretnice koje brođara