

Kod prosudjivanja ovog pitanja treba uzeti u obzir i druge relevantne okolnosti kao što su npr. stanje i svojstva broda za koje brodar odgovara itd.

Isto tako ne bismo mogli prihvatiti ni tvrdnju da brodarova odgovornost za svojstva broda koja ga čine nepogodnim za prijevoz određenog tereta ovisi o krcateljevoj stručnoj spremi. Brodar za ta svojstva ili odgovara, ili ne odgovara. Kod toga je neodlučna okolnost da li su ta svojstva broda krcatelju s obzirom na njegovu stručnu kvalifikaciju morala biti poznata. (Za protivno stajalište od gornje presude v. presudu na str.52. ove publikacije.)

B.J.

OKRUŽNI SUD, Brest

Presuda od 17.VI 1970.

Service maritime départemental
du Finistère et Cie d'assurances
l'Union et Phenix espagnol c/a
dame Cortay

Prijevoz putnika morem - Tjelesna povreda putnika prouzrokovana valom na palubi - Brodarova odgovornost - Za tjelesnu povredu putnika brodar je odgovoran ako ne dokaže da je ona posljedica više sile ili putnikove krivnje - Valovi koji su prelazili preko palube broda i koji su prouzrokovali putnikovu ozljedu nisu viša sila ako su bili predviđiva pojava u danim okolnostima i ako nisu bili neobične veličine - Nije dovoljno da zapovjednik broda samo savjetuje putnicima da poduzmu sigurnosne mjere, već im to mora narediti pa čak, u slučaju potrebe, i upotrijebiti silu - Ako tako ne postupi, brodar je kriv za putnikovu povredu - I putnik je za svoju povredu kriv ako ne postupi po zapovjednikovom savjetu, ali je njegova krivnja manja i ovisi o stupnju njegovog iskustva o opasnostima mora

Tužiteljica je putnica broda, a tuženici su brodar i njegov osiguratelj. Prema navodima tužbe tužiteljica je bila ukrkana na brod koji je prevozio putnike između Audierne i Ile de Sein. Jedan veliki val, koji je prešao preko palube broda, bacio ju je na pod i ona je bila teže ozlijeđena. Zahtijeva da joj tuženici nadoknade štetu.

Sud je donio presudu prema kojoj je obje stranke proglasio odgovornima za nesreću u omjeru 3/4 i 1/4 u korist tužiteljice.

Bitni razlozi suda jesu slijedeći:

Da bi se brodar oslobodio odgovornosti za smrt ili tjelesne povrede putnika, morao bi dokazati da je odnosni događaj nastao višom silom ili putnikovom krivnjom. Na temelju saslušanja dvaju svjedoka, članova posade broda, proizlazi da se o višoj sili nije radilo. Prema njihovom iskazu veliki valovi, kao što su bili odnosne prigode, predstavljaju redovitu i predviđivu pojavu svaki put kad se jaka struja rijeke Seine i jači vjetrovi nađu u međusobno suprotnim smjerovima. Kritične prigode ovako nastali valovi nisu bili neobične veličine.

Treba dakle, kaže sud, ispitati da li postoji krivnja na strani putnice.

U ovom pogledu tuženici navode da se putnici na brodu nalaze u posebnom položaju koji se razlikuje od onoga u drugim vozilima. Oni ne samo da se moraju pridržavati određenih zabrana već su se dužni pokoravati i naredjenjima zapovjednika broda. Zapovjednik je preko megafona i putem dvaju mornara naredio putnicima da se, u svrhu vlastite sigurnosti, uklone s prednje palube. Tužiteljica se tome nije pokorila te je sama kriva za povrede koje je pretrpjela.

Sud međjutim dolazi do zaključka, temeljenog na iskazu navedenih svjedoka, da putnicima nije dat nalog da se uklone s palube već im je to samo savjetovano. Prema izjavi jednog svjedoka većina putnika, kao što je to u ovakovim prilikama uobičajeno, nije poslušala savjet te je i dalje ostala na palubi.

Na temelju ovakvog činjeničnog stanja sud zaključuje da zapovjednik nije učinio sve što je u ovom slučaju bio dužan učiniti za sigurnost putnika. Kad je vidio da ga većina putnika nije poslušala, a svjestan opasnosti koja im prijeti, morao im je narediti da se uklone s palube, pa čak po potrebi i upotrijebiti silu. Prema tome brodar je kriv da je putnica bila povrijeđena.

S druge strane, nastavlja sud, i sama tužiteljica je bila nepažljiva. Ona je ostala na prednjoj palubi kad su valovi sve to više jačali i voda počela prelaziti preko palube broda. Ona je naprotiv morala ozbiljnije shvatiti opomenu zapovjednika i morala se ukloniti s palube.

Ocjenjujući omjer krivnje parničnih stranaka sud nalazi da je brodar daleko više kriv od tužiteljice. Ona je naime neiskusna o prilikama i opasnostima plovidbe pa je i zbog toga njezina krivnja manja od brodarove.

(DMF 1972, str.31)

B.J.

Bilješka.- Bez obzira da li je činjenično stanje gornje presude točno (o ovom činjeničnom stanju izmijenio je drugostepeni sud mišljenje u presudi navedenoj na str.62. ove publikacije) polazeći isključivo s načelnog stajališta koje je zauzeo sud čini nam se da se s tim stajalištem ne bismo mogli u potpunosti složiti. Nema nikakove dvojbe da je zapovjednik broda dužan voditi računa o ponašanju putnika na brodu ako bi to ponašanje moglo ugroziti njihovu vlastitu sigurnost. Drugo je pitanje do kojih granica zapovjednikova dužnost u ovom pogledu doseže. Sud je u gornjoj presudi stao na stajalište da nije dovoljno samo upozorenje o opasnosti, već da je zapovjednik dužan izdati zapovijed, pa čak u slučaju potrebe upotrijebiti i silu. Mi se s ovim ne bismo mogli složiti. Nesumnjivo je da stajalište suda ide u korist zaštite putnikovih interesa, i s toga gledišta bi eventualno moglo biti prihvatljivo. Drugo je pitanje koliko je ono u skladu s načelima prava. Čini nam se da nije.

Poznata je činjenica da se u izvršavanju ugovornih prava i obaveza stranaka ne može upotrijebiti sila. Odnosna stranka će izvršiti svoju dužnost ako, gdje je na to obavezna, upozori svoga kontrahenta na štetne posljedice koje joj mogu nastati njegovim ponašanjem. O imovinskopравnim odnosima ovo se načelo ne može uopće dovesti u pitanje. Ne vidimo razloga zašto bi bilo drukčije iako se radi o opasnosti koja prijeti sukontrahentovom tjelesnom integritetu. Kod toga treba voditi računa da se radi o razumnim i slobodnim bićima koja mogu normalno rasudjivati i koja imaju pravo da na temelju takvog rasudjivanja sama odluče o svom ponašanju. Poznato je jedno od najosnovnijih pravnih načela da se nitko ne mora brinuti o interesima drugoga više nego što se on sam o sebi brine. Zapovjednik bi bio ne samo ovlašten nego i dužan upotrijebiti silu ako bi ponašanje jednog putnika ugrožavalo interese drugih osoba na brodu.

Iz navedenih razloga mislimo da je zapovjednik dužan putnike upozoriti na postojanje opasnosti i savjetovati im što moraju učiniti u svrhu vlastite sigurnosti. Na putniku je da odluči kako će na osnovi upozorenja postupati. Činjenica koju je gornja presuda ocijenila da ide u korist putnika, naime da je putnik bio neiskusn u pogledu opasnosti mora, ne može po našem mišljenju govoriti u putnikovu korist. Čini nam se upravo obratno. Ako je tako neiskusn putnik upozoren o postojanju opasnosti, a nema vlastitog znanja da sam tu opasnost presudi, on se apsolutno mora pouzdavati u točnost onoga na što ga je upozorio i što ga je savjetovao zapovjednik, i postupiti po njegovom savjetu.

Brodar bi, unatoč zapovjednikovom upozorenju o opasnosti, bio odgovoran za naknadu štete u dva slučaja:

a) Ako je nesretan događaj prouzrokovan kvalificiranom krivnjom zapovjednika ili kojeg drugog člana posade broda. Npr. zapovjednik upozori putnike da se uklone s palube, pa kada ga ne poslušaju, postavi brod u takvu poziciju koja u daleko većoj mjeri predstavlja opasnost za putnike na palubi.

b) Ako se radi o osobama za koje se pretpostavlja da ne mogu dovoljno razumno rasudjivati. To su djeca i osobe s ograničenom inteligencijom. U ovom slučaju zapovjednik će biti dužan poduzeti i moguće strože mjere od samog savjeta i upozorenja. Ne treba posebno isticati da će se u ovom pogledu zapovjednik moći pozivati na odgovornost samo onda kada je upotrebom dužne pažnje morao znati da li se radi o takvim osobama.

Uz navedena pitanja postavlja se još i problem mogućnosti i svrsishodnosti poduzimanja prisilnih mjera u smislu kao što to navodi gornja presuda, jer bi se moglo lako dogoditi da bi poduzimanje takovih mjera u velikoj mjeri moglo ugroziti sigurnost broda i osoba u njemu.

B.J.

APELACIONI SUD, Rennes

Presuda od 3.V 1971.

Service maritime départemental
du Finistère et Cie d'assurances
l'Union et Phenix espagnol c/a
dame Cortay

Prijevoz putnika morem - Tjelesna povreda putnika prouzrokovana valom na palubi - Brodarcva odgovornost - Za tjelesnu povredu putnika brodar je isključivo odgovoran ako je on tu povredu skrivio - Brodar je dužan povećati propisani najmanji broj posade broda ako prevozi putnike za koje se može očekivati da će se za vrijeme putovanja broda nedisciplinirano ponašati - Takvo se ponašanje može očekivati od izletnika - Ako tako ne postupi, kriv je za putnikovu tjelesnu povredu, ukoliko se može pretpostaviti da do te povrede ne bi došlo da je brod imao veći broj članova posade - Putniku se ne može prigovoriti što je izišao iz brodskog salona u kojemu je atmosfera, zbog putnika koji su povraćali, bila neugodna - Brodar je odgovoran za povredu koju putnik pretrpi udarom morskog vala izlazeći iz takvog salona, ako ga brodar nije upozorio da ne ulazi u