

nikakve odgovornosti za zakašnjenje. Dogadjaj se zapravo ima podvesti pod pojam više sile i stoga ne može biti odgovornosti za zakašnjenje. Kasacioni sud smatra da je vozar dužan u slučaju takvoga kvara iskrcati putnike u najbližoj luci, a da nije dužan putovanje nastaviti, no da ima to ovlaštenje koje mu je dano da ne bi bio dužan vratiti iznose koji bi "pro rata parte" otpadali na neizvršeni dio putovanja (prema čl.405. Zak. o plovidbi).

(Dir.Nav.1970, str.173)

E.P.

Bilješka.- Ova presuda, kako C.Grande potertava u svom komentaru uz rješidbu Kasacionog suda, prva je koja se pozabavila ovim pitanjem, pa se on slaže s njenom izrekom i naglašava činjenicu da čl.405. Zak. o plovidbi daje vozaaru ovlaštenje, a ne i dužnost da nastavi putovanje. Čl.403. pak naglašava da vozara tereti odgovornost za zakašnjenje onda kada uzrok toga zakašnjenja može biti njemu pripisan, pa mu nameće i dokaz da takvog uzroka nema. Čini se da su komentirane rješidbe pošle od toga kao da "res ipsa loquitur" da kvar do kakvoga je došlo sam po sebi pokazuje da se ne radi o nečemu što se može pripisati vozaaru. Naš ZOUIPB u čl.98. regulira pitanje što se zbiva s prevozninom u slučaju da ne dođe do nastavka putovanja kao i kada do takvog nastavka dođe, a čl.99, st.7. i d. regulira pitanje odgovornosti za štetu od zakašnjenja, no svagda skrivljenog. Na temelju ZOUIPB-a rezultat spora u slučaju kao što je prikazani imao bi jednaki rezultat, iako ne s istim obrazloženjem.

E.P.

HANZEATSKI VIŠI ZEMALJSKI
SUD, Hamburg

Presuda od 25.IX 1969.

Prijevoz stvari morem - Potonuće maone s teretom - Na maone u Hamburškoj luci primjenjuju se odredbe Zakona o unutrašnjoj plovidbi - Vozar ne odgovara za one štete koje nastanu lošeg stanja broda, a koje se nisu mogle otkriti pažnjom urednog vozaara - Teret dokaza o poduzimanju potrebne pažnje leži na samom vozaaru

Tužitelj vlasnik tereta kukuruza traži od tuženoga čarterera maone naknadu štete koja mu je nastala zbog potonuća maone na kojoj se nalazio teret. Teret je ukrcan na

maonu 2.XI 1969. u Hamburškoj luci i ona je otegljena u jedan dio luke gdje je vezana uz manji motorni brod. U 16 sati istoga dana izvršena je zadnja kontrola nad maonom, a nekoliko sati kasnije maona je s teretom potonula. Nakon njenog vadjenja utvrđeno je da je do potonuća došlo zbog pukotina na oplati maone, koje su se nalazile na njenom podvodnom dijelu korita.

Prvostepeni sud je u cijelosti udovoljio tužbenom zahtjevu. Na žalbu tuženoga Viši zemaljski sud je preinačio presudu i odbio tužitelja s trećinom zahtjeva iz slijedećih razloga:

Tužitelj osniva svoj zahtjev na činjenici da je tuženi kao čarterer maone bio dužan prema ugovoru o prijevozu da preveze teret u prikladnom brodu koji je primjereno opremljen i sposoban za plovidbu. Što se tiče osnovnog pitanja, tj. sposobnosti broda za plovidbu, sud je utvrdio da je tuženi već prilikom preuzimanja maone u čarter dobio od vlasnika brod koji je bio u lošem stanju s pukotinama na podvodnom dijelu oplata, ali da on niti uz najveću pomnju savjesnog voza- ra nije mogao otkriti te nedostatke broda. Tome u prilog govori i pismeni izvještaj vještaka koji je predan sudu, a iz kojega se vidi da je još kritičnog dana popodne maona bila suha, a da se pukotine na podvodnom dijelu nisu mogle zamijeniti uobičajenim pregledom. Temeljiti pregled maone zahtijevao bi njeno izvlačenje na suho, što međjutim ne bi bio uobičajeni način kontrole, a to tim više što je maona bila uzeta u čarter od tuženoga na svega nekoliko dana. Prema zakonu o unutrašnjoj plovidbi (Binnenschiffahrtsgesetz) vozar ne odgovara za one štete koje nastanu zbog lošeg stanja broda ili njegove opreme, a koje se nisu mogle otkriti pažnjom urednog voza- ra (čl.58, st.2). Prema čl.131. istoga zakona kaže se, ukoliko se nekim brodovima vrši prijevoz samo unutar jednoga mjesta, da onda ne dolaze do primjene neke odredbe zakona, a među njima i ona da vlasnik odgovara osobno za sposobnost broda za plovidbu na početku putovanja. Zbog toga je sud zaključio da se ne može tuženi opteretiti dodatnom odgovornošću kao brodar, jer je maona kojom je bio izvršen prijevoz tereta kukuruza bila namijenjena samo plovidbi unutar Hamburške luke.

Tuženi, kao uzimatelj broda u čarter, odgovara prema stajalištu suda samo u opsegu svojih ugovornih obaveza. Ipak on je dužan naknaditi 3/4 nastale štete, budući da nije mogao dokazati, a teret dokaza je ležao na njemu, da je do oštećenja tereta došlo samo zbog takovih okolnosti koje se pažnjom urednog voza- ra nisu mogle izbjeći. Da je vozar vršio stalni i neprekidni nadzor nad maonom, ne bi došlo do njenog potonuća. Prema izlaganjima vještaka, kojima se i sud priklonio, od časa kad je kroz pukotinu počela prodirati voda u maonu, pa do časa njenog potonuća prošla su otprilike tri sata. Da je maona bila pod stalnim nadzorom, moglo bi se utvrditi

prodiranje vode, i mogle su se na vrijeme poduzeti mjere koje bi spriječile njeno potonuće.

U Hamburškoj luci postoji običaj utvrđen i sudskim presudama da su vozari koji prevoze teret maonama dužni danonoćno vršiti nadzor nad njima bez obzira na vrijednost tereta koji se nalazi u njima. Sud smatra da odstupanje od takove uobičajene prakse, bez obavještenja svoga suugovarača predstavlja kršenje ugovorne obveze.

Sud je donio odluku da u 1/4 odbije tužitelja sa zahtjevom, budući da on nije uspio dokazati da bi maona i uz nadzor tuženoga bila potonula. Sud je došao do uvjerenja da bi do dijela štete na teretu bilo došlo da je tuženi i vršio stalni nadzor i čuvanje. Da je čuvar i bio stalno prisutan, on ne bi ni mogao zbog mraka odmah opaziti da voda prodire u maonu, već tek u času kad bi dio tereta došao u kontakt s vodom. Takodjer bi prošlo i neko vrijeme prije nego što bi uspio poduzeti potrebne mjere i pozvati potrebnu pomoć. Budući da odgovornost tuženoga leži u skrivljenom propuštanju dužnog nadzora, a ne u činjenici da je maona bila nesposobna za plovidbu, to je sud došao do uvjerenja da je zahtjev tužiteljev opravdan u iznosu od 3/4 nastale štete.

(HANSA 1970, str.1393)

V.F.

Bilješka.- Zanimljivo je u ovoj presudi da se na prijevoz tereta maonama u Hamburškoj luci primjenjuju odredbe Zakona o unutrašnjoj plovidbi. Kako iz gornje presude proizlazi, odgovornost za sposobnost broda za plovidbu ne tereti vozača, nego samo vlasnika. Budući da oštećeni imalac tereta nije bio u ugovornom odnosu s vlasnikom, on nije niti mogao, prema odredbama Zakona o unutrašnjoj plovidbi, ustati protiv njemu tužbom.

U Nacrtu našega plovidbenog zakona u pogledu odgovornosti za sposobnost broda za plovidbu potpuno se izjednačuju norme pomorskog prava i prava unutrašnje plovidbe u duhu Haških pravila.

V.F.