

spor vodi medju strankama koje su zaključile ugovor o prijevozu. Na tom stajalištu stoji i englesko pravo.

Prema jugoslavenskom Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova ne čini se razlika da li je za odnosni prijevoz izdana teretnica i koje su stranke u sporu. Brodar je podvrgnut zabrani isključenja svoje odgovornosti i kada za prijevoz nije izdana teretnica, te kada se spor vodi izmedju njega i naručitelja prijevoza.

S.J.

APELACIONI SUD, Bordeaux

Presuda od 19.I 1972.

Capitaine du "Stolt-Sagona" c/a Sté industrielle des sous-produits d'abattoirs, peaux et cuirs (S.I.P.A.P.E.C.)

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Klauzula o teretnici da je brodaru nepoznat kvalitet i kvantitet tereta - Dokaz da je šteta posljedica vlastite mane robe - Da bi se brodar oslobodio odgovornosti mora dokazati da je šteta posljedica bilo više sile, bilo nekoga drugog uzroka za koji on ne odgovara, kao što je to vlastita mana robe - Brodar nije dokazao da je šteta posljedica vlastite mane robe, pozivajući se na okolnost da je u istom brodskom skladištu, pod istim okolnostima, bila ukrkana druga partija iste vrsti robe, koja je došla na odredište neoštećena - Kad brodar unese u teretnicu opasku da mu je nepoznat kvalitet i kvantitet tereta, time je na protivnu stranku prebacio teret dokaza o tome u kakvom je stanju i količini brodar primio teret na prijevoz

Brodar je preuzeo na prijevoz topljeni loj. Teret je ukrkan u Buenos Airesu, prekrcan u Rotterdamu, a iskrcan u Bordeauxu. Na odredištu je ustanovljeno da je teret oštećen zbog toga što se u njemu povećao postotak kiselosti. U sporu koji je povodom toga nastao izmedju naručitelja prijevoza i broдача, prvostepeni sud je broдача obvezao na naknadu štete, a drugostepeni sud je tu presudu potvrdio.

Bitni razlozi drugostepenog suda su slijedeći:

Budući da se radi o brodarovoj obavezi koja proizlazi iz prijevoznog ugovora, tužitelj, da bi njegov zahtjev bio opravdan, mora dokazati da brodar nije ispunio svoju ugovornu obavezu i da je iz toga za tužitelja nastala šteta. Brodar je u teretnicu unio uobičajenu opasku da je njemu

kvalitet i kvantitet tereta nepoznat. Time je na tužitelja prebacio teret dokaza o stanju i količini tereta kako ga je brodar primio na prijevoz.

Sud je došao do uvjerenja da je tužitelj rigorozno poduzeo sve mjere da utvrdi stanje tereta i postotka kiselosti. U tom smislu je i laboratorijski dao ispitati uzorke loja i to četiriput tokom putovanja. Prvi put prije ukrcaja, drugi put poslije ukrcaja, treći put nakon prekrcaja u luci Rotterdam, a četvrti put poslije dolaska broda u luku Bordeaux.

Na temelju ovih analiza utvrđeno je da je u loju povećan postotak kiselosti od dopuštenog na relaciji puta između Buenos Airesa i Rotterdama. Iz toga zaključuje sud da za utuženu štetu ne može biti odgovoran brodar koji je prevezao teret između Rotterdama i Bordeauxa.

Da bi se brodar oslobodio odgovornosti za naknadu štete, morao bi dokazati da je šteta posljedica više sile koja je nastala za vrijeme putovanja ili nekoga drugog uzroka za koji brodar ne odgovara, kao što je to vlastita mana robe. Brodar u ovom slučaju tvrdi da je uzrok šteti vlastita mana robe. U dokaz svoje tvrdnje poziva se na okolnost da je u istom skladištu i pod istim uvjetima bilo složeno više dijelova istog tereta i da su svi oni došli na određite neoštećeni. Sud nije prihvatio ovo brodarovo stajalište, i smatra da brodar ovim svojim dokazom nije dokazao da je šteta posljedica prirodne mane loja.

(DMF 1972, str.349)

B.J.

Bilješka.- Na gornju presudu treba obratiti pažnju na slijedeća stajališta suda:

a) Klauzula teretnice da je brodaru kvalitet i kvantitet nepoznat. Radi se o uobičajenoj, unaprijed odštampanoj klauzuli bez ikakvog obrazloženja. Ovoj klauzuli sud priznaje valjanost unatoč tome što nije uopće obrazložena tako da bude vidljivo iz kojih razloga brodar nije mogao kontrolirati krcateljeve naloge u pogledu kvantiteta i kvaliteta tereta koji je primio na prijevoz.

b) Brodar će se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta posljedica uzroka za koje on ne odgovara. Ovo je nesumnjivo točno, ali to nije nipošto jedini način da se brodar oslobodi svoje odgovornosti. Poznato je da je danas u

svijetu općenito prihvaćen sistem brodarove odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje. Ovaj sistem prihvaća i Konvencija o teretnici od 1924. godine. To znači da će se brodar osloboditi odgovornosti ako dokaže, i bez utvrđivanja konkretnog uzroka štete, da su on i njegovi ljudi obratili dužnu pažnju za očuvanje tereta u stanju i količini kako je teret primljen na prijevoz. Prema tome u gornjoj presudi sud je morao dopustiti brodaru da tu okolnost dokaže. Što se tiče pojedinih razloga koji su prouzrokovali štetu, a koji razlozi brodaru oslobađaju odgovornosti, postoje danas dva sustava koji se osnivaju na Konvenciji o teretnici od 1924. godine. Prema jednom brodar se odnosnim dokazom konačno oslobađa odgovornosti, a po drugom, koji je prihvatio i naš Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, taj dokaz dovodi brodaru u poziciju odgovornosti na temelju dokazane krivnje. Brodar će po ovom drugom sustavu, unatoč okolnosti da je dokazao da je šteta posljedica odnosnog uzroka, ipak odgovarati ako mu se dokaže da su za štetu krivi on ili osobe s kojima se u svom poslovanju služi, a u okviru njihove komercijalne djelatnosti.

c) Po prirodi same stvari brodar će dokazati da je šteta posljedica prirodnog svojstva ili vlastite mane robe, ako dokaže da roba tokom putovanja nije bila izložena izvanrednim rizicima prijevoza. Dokazuje se objektivna činjenica bez obzira na krivnju, tj. obraćanje dužne pažnje brodaru ili osoba za koje on odgovara. Sud se nije uopće upustio u ispitivanje ove okolnosti. Nije iz obrazloženja presude uopće jasno na koji način bi brodar mogao dokazati da je šteta posljedica prirodnog svojstva ili mane robe. Čini se da nije opravdano stajalište suda prema kojemu brodar nije dokazao da je šteta prouzrokovana prirodnim svojstvom ili vlastitom manom robe, ako dokaže da je u istom skladištu i pod istim okolnostima bio smješten i prevezen drugi dio iste vrsti robe. Ovim je upravo dokazano da roba nije bila tokom prijevoza izložena izvanrednim rizicima. U ovom smislu postoje i presude.

B.J.