

APELACIONI SUD, Aix-en-Provence

Presuda od 15.X 1980.

Sté anonyme Serris et Cie c/a
Prudential Grace Line i le Port
autonome de Marseille

Šteta od nevremena u luci - Odgovornost lučkih vlasti za sigurnost veza - Nadležnost je redovnog suda za takve sporove, jer se radi o trgovačkoj a ne upravnoj nadležnosti - Šteta koju su nepovoljnim smještajem u luci pretrpjele teglenice tužitelja tereti djelomice poduzeće koje ih je premještalo unutar luke ne uzimajući u obzir njihovu sigurnost, a ostali dio štete snosi brodovlasnik - Brodovlasniku pada na teret propust broskog agenta da dađe određene upute poduzeću koje je obavilo premještaj

Tužitelj u ovom sporu je Prudential Grace Line, vlasnik oštećenih teglenica. Na strani tuženoga nalaze se SA Serris et Cie, agent broda "Mac-Millan" i autonomna luka Marseille /dalje PAM/.

Brod "Mac-Millan" dobio je 2. rujna 1972. ovlaštenje za pristajanje na operativnu obalu luke Fos. Tijekom izvođenja tog manevra pilot zapovjednik broda zaključili su da je u cilju olakšanja manevra nužno premjestiti 7 teglenica /barge/, vlasništvo tužitelja, koje su bile privezane u neposrednoj blizini mjesta predviđenog za pristajanje "Mac-Millana".

Po nalogu SA Serris et Cie tegleće društvo ARPEC izvršilo je premještanje teglenica na drugo mjesto iste operativne obale, ali lošije zaštićene od vjetrova s pučine. U noći između 3-4. IX 1972. nenadani vjetar snage 6 bofora i veliki valovi znatno su oštetili teglenice.

Podnoseći tužbu Trgovačkom sudu u Arlesu, tužitelj Prudential Grace Line smatra da su za nastalu štetu odgovorni i SA Serris et Cie i PAM, te traži da mu in solidum naknadi štetu od 125.523,80 dolara, i to protuvrijednost u francima, 43.149 franaka za troškove agenta i 165,13 dolara po teglenici i po danu stajanja.

Tijekom postupka je utvrđeno da je za pristajanje broda "Mac-Millan" bilo nužno premjestiti teglenice, ali ne na mjesto najviše izloženo vjetrovima kao što je to učinio sutuženi SA Serris et Cie. Osim toga, za izvršenje ovih

radnji SA Serris et Cie nije imao suglasnost tužiteljevog lokalnog agenta, niti je tražio ovlaštenje PAM-a. Ocjenjujući ova dva elementa, sud smatra da se iz razloga kontinuiteta lučkih aktivnosti može tolerirati izvodjenje odredjenih operacija bez suglasnosti lokalnog agenta kada se do njega iz bilo kojeg razloga ne može doći -- kao u ovom slučaju kada je agencija zbog vikenda bila zatvorena. Što se tiče nedostatka ovlaštenja PAM-a, sud je našao da je ipak postojala prešutna suglasnost, budući da se šef operativne obale, koji je bio nadležan za odredjivanje mjesta sidrenja, nije protivio tegljenju teglenica na drugo mjesto.

Prema nalazu vještaka šteta na plovilima iznosi 189.154,20 franaka.

Utvrdivši da su oba tužena odgovorni za nastalu štetu i to SA Serris et Cie 60% i PAM 40%, Trgovački sud je svojom presudom naložio da plate tužitelju štetni iznos od 189.154,20 franaka i naknadu za stajanje u iznosu od 22.750 dolara /50 dolara x 65 dana x 7 teglenica/. Troškove postupka snosi svaki od tuženih prema postotku svoje odgovornosti.

Protiv ove presude tuženi SA Serris et Cie ulaže u zakonskom roku žalbu Apelacionom sudu u Aix-en-Provenceu. U istom roku žalbu ulažu PAM i Prudential Grace Line kao incidentalni žalitelji.

Sutuženi SA Serris et Cie traži žalbom da se tužitelj odbije s tužbenim zahtjevom i osudi na plaćanje troškova. Smatra da se uzrok nastale štete ne može pripisati njemu, budući da je za manevar pristajanja isključivo odgovoran pilot koji je sve operacije izvodio uz suglasnost i stalnu kontrolu šefa operativne obale. Na formalni zahtjev pilota bez prigovora šefa operativne obale, izvršeno je tegljenje teglenica na drugo mjesto operativne obale, usprkos protivljenju žalitelja. Po njemu se uzrok štete nalazi u vrlo lošem rasporedu luke Fos koja nije zaštićena od nenadanih i snažnih vjetrova.

U odgovoru na žalbu tužitelj Prudential Grace Line poziva se na nalaz i mišljenje vještaka koji po njemu dokazuje potpunu odgovornost tuženoga SA Serris et Cie, te ističe da postavljeni tužbeni zahtjev predstavlja stvarnu štetu te ga ne treba smanjivati, traži kamate od dana utuženja i naknadu troškova. Dopušta mogućnost supsidijarne odgovornosti PAM-a.

Kao incidentalni žalitelj PAM u svom podnesku osporava pritužbe iznešene protiv njega /prešutni pristanak za premještanje teglenica/ smatrajući da njegovo ponašanje nema kauzalni karakter. Stavlja prigovor nenadležnosti Trgovačkog suda, kao prvostepenog suda, smatrajući da se spor treba riješiti pred Upravnim sudom u Marseilleu /Tribunal administratif de Marseille/.

Drugostepeni sud je uvažio uložene žalbe i preinačio prvostepenu presudu na slijedeći način:

Potvrđuje presudu iako iz drugih razloga, ukoliko odbacuje prigovor PAM-a o nenadležnosti redovnog suda; - Preinačuje je u pogledu odgovornosti PAM-a i odbija Prudential Grace Line s njegovim zahtjevom protiv PAM-a, ističući da oštećena stranka uslijed krivnje svog lokalnog agenta snosi sama nastalu štetu u dijelu 2/5; - Potvrđuje prvostepenu presudu u pogledu ukupne visine štete i utvrdjene krivnje SA Serris et Cie osudjujući je na naknadu štete u dijelu 3/5; - Odluku o trošku temelji na odgovornosti svakog od sudionika, tako da SA Serris et Cie snosi 3/5, a Prudential Grace Line 2/5.

Obrazlažući svoju odluku drugostepeni sud se posebno osvrće na tri žalbena prigovora:

1/ Prigovor PAM-a o nenadležnosti redovnog suda. - Nedovoljna zaštita lučkog bazena protiv vjetra, odsutnost neophodnih javnih radova, i sam oblik objekta ne stvara povredu u upravljanju ustanovom industrijskog ili trgovačkog karaktera. Za slučaj štete nastale uslijed nekog od navedenih nedostataka ne bi se mogla uspostaviti nadležnost Upravnog suda, u konkretnom slučaju Upravnog suda u Marseilleu. Prvostepeni sud se ispravno proglasio nadležnim za raspravljanje i utvrdjenje odgovornosti lučkih vlasti u okviru obavljanja njihove djelatnosti, naročito trgovačke i industrijske.

2/ O odgovornosti. - Drugostepeni sud ne smatra da je krivnja SA Serris et Cie u premještanju plovila bez suglasnosti lokalnog agenta Prudential Grace Line, već u izvjesnoj nepromišljenosti prilikom izbora drugog mjesta za vezivanje plovila. Naime, novoizabrano mjesto na operativnoj obali najviše je izloženo vjetrovima čija nenadanost i snaga su u više navrata otkidale plovila s veza i odnosile ih od obale. U pogledu odgovornosti PAM-a, nesporno je da je njegov starješina, šef operativne obale, bio suglasan s premještanjem teglenica, ali on nije osoba ovlaštena

za odredjivanje novog položaja plovila, kojima se dopušta da ostanu na odredjenom mjestu čekajući povratak lučke teglenice /porte-barges/. PAM-ov jedini interes je nesmetano korištenje luke i neometan promet trgovačkih brodova, pa stoga nije prigovarao SA Serriesu u izboru novog mjesta za teglenice jer izbor nije bio u suprotnosti s njegovim interesima.

Suprotno prvostepenom sudu, drugostepeni sud je na osnovi istog činjeničnog stanja došao do zaključka da je oštećena stranka, koju je na licu mjesta predstavljao lokalni agent, i sama svojim greškama doprinjela štetnom događaju. Usprkos dužnosti agenta da stalno bude u kontaktu s lučkim organima i da prima potrebne upute, agent Prudential Grace Linea je bio odsutan radi vikenda /subota/, tako da nije imao kontrolu nad manevrima koji su u tom momentu bili nužni s obzirom na plovila i čije je vezivanje na drugo mjesto bilo samo privremeno, do povratka matičnog broda.

S tog razloga sud smatra da dio nastale štete treba snositi i oštećena stranka i to u dijelu 2/5 ukupne štete.

3/ O šteti. - Drugostepeni sud je suglasan s načinom utvrđivanja visine štete u prvostepenom postupku, te u cijelosti prihvaća utvrđenu štetu od strane vještaka. Odbijen je tužitelj s tvrdnjom da se popravak teglenica namijenjenih za plovidbu po američkim rijekama mora izvršiti u SAD-u, budući da po američkim pravilima unutrašnju plovidbu mogu obavljati samo brodovi konstruirani u SAD-u. Ova pravila se po njemu odnose i na brodove koji su oštećeni i popravljeni u Evropi. Sud smatra da je osjetna razlika u troškovima popravka daljnja /neizravna/ šteta, jer rizik obavljanja plovidbe u drugim okolnostima snosi sam vozar, pa stoga s tim povezanu veću štetu snosi on sam. Iz tih razloga je sud i odbacio tužitelja s viškom tužbenog zahtjeva kao neosnovanog.

/DMF 1981, str.332/

A.S.

Bilješka.-- Ova presuda je značajna, kako to i bilješka uz nju ističe /DMF 1981, str.337/, zbog toga što razgraničava javnopravnu i privatnopravnu djelatnost lučkog ^{organa} ~~uprave~~ /"autorité portuaire"/, ali i u smislu da obvezuje brodaru da ima uvijek spremnu službu koja će reagirati po nalogu luke ili na potrebe prometa. Samo o pitanju nadležnosti i o pitanju odgovornosti za rad agenta i za daljnju štetu moguća je žalba i na Kasaciju, dok nije moguća u pogledu

visine i raspodjele naknade štete, budući da se radi o činjeničnim pitanjima o kojima isključivo sude prvostepeni i apelacioni sudovi.

A.S.

APELACIONI SUD, Genova

Presuda od 26. III 1981.

Comesmar - Compagnia Mediterranea
Servizi Marittimi S.p.a. c/a
Carniti & C. S.p.a.

Brod "Algodonales"

Ne može se pozvati na običaj koji dopušta krcanje kontejnera na palubu, ako teretnica izričito predviđa njihovo krcanje ispod palube - Ako kod takvog prijaveza dodje do gubitka ili oštećenja robe, vozar se može osloboditi odgovornosti ako dokaže ne samo postojanje izuzetne opasnosti, nego i činjenicu da bi do istog gubitka došlo da je roba bila krcana ispod palube - Briselska konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici iz 1924. primjenjuje se i na robu krcanu na palubu, ako se u teretnici posebno ne spominje takav način krcanja - Krcanjem robe na palubu, suprotno izričitom uglavku teretnice, ne isključuje se ograničenje odgovornosti vozara prema čl.4, st.5. spomenute Konvencije - Tzv. "deviation" ne priznaje se tom Konvencijom, i ne opravdava neprimjenjivanje izjednačenih pravila - Konvencija ne izjednačuje grubu nepažnju s dolusom, niti pravi razliku između grube i obične nepažnje u svrhu isključenja granice vozarove odgovornosti - Kontejner se ne može izjednačiti s koletom u svrhu primjene ograničenja vozarove odgovornosti prema ovoj Konvenciji, a budući da u teretnici nisu navedena koleta koja kontejner sadrži, granicu treba računati na osnovi jedinice vozarine - Granicu odgovornosti vozara, utvrdjenu Konvencijom na sto zlatnih funti, treba preračunati u zakonsku valutu prema zlatnoj sadržini funte i prema cijeni zlata na tržištu na dan štetnog događaja, a treba je i revalorizirati prema devalvaciji valute

Tužbom od 1. lipnja 1971. tužiteljica Carniti tužila je pred Prvostepenim sudom u Genovi Società Comesmar, u svojstvu broskog agenta broda Algodonales te kao takve