

Odgovornost pomorskog vozača

Ivo Grabovac, Split

U francuskom časopisu »Le Droit maritime Français« br. 186/64. str. 349. objavljena je interesantna presuda Apelacionog suda Rouen-a, koja rješava neka važna i praktična pitanja iz područja odgovornosti pomorskog vozača (brodara).

Presudom Trgovačkog suda u Rouen-u bio je osuđen kapetan broda »Formigny« kao predstavnik brodara Chastellain et Cie na plaćanje naknade štete osiguravajućim kompanijama. Predmet je po žalbi tuženog došao na razmatranje pred Apelacioni sud Rouen-a koji je 9. I 1964. donio slijedeću presudu.

500 tona kalijum klorida bilo je određeno za Alžir, a 520 t. istog tereta za Tunis. Za svaki pojedini dio tereta bila je izdana posebna teretnica koja je sadržavala rezervu pisanu rukom: »težina i kvalitet nepoznat i neprovjeriv.« Nakon iskrcaja u obje luke pokazao se manjak od 54.870 kg robe.

Sud je odlučio najprije da je prema čl. 9. Zakona od 2. IV 1936. (francuski) ništavna i bez efekta svaka klauzula u teretnici ili sličnoj ispravi o pomorskom prijevozu koja direktno ili indirektno umanjuje odgovornost pomorskog vozača ili ima za cilj prebacivanje tereta dokaza. U skladu sa čl. 2. istog Zakona nije dozvoljeno vozaču uskratiti opis podataka koje je pružio krcatelj, a koji se odnose na oznake, broj, količinu, kvalitet ili težinu robe, osim ako vozar ima ozbiljne razloge da sumnja u tačnost izjave ili ako nema normalne mogućnosti da podatke provjeri; u takvom slučaju vozar je dužan u napomeni iznijeti konkretne razloge ili istaći nemogućnost kontrole.

Dakle, obična napomena pisana rukom »težina i kvalitet nepoznat i neprovjeriv« ne bi, iz razloga uopćene formulacije, mogla biti smatrana kao specijalna rezerva, koja bi prema čl. 2. bila sposobna lišiti teretnicu snage dokazne isprave, te je stoga inoperativna prema krcatelju.

Kako je I-stepena presuda već konstatirala, žalitelj (Chastellain) nije imao osnova sumnjati u tačnost krcateljeve deklaracije, a vozar je imao mogućnosti kontrolirati težinu robe koja je bila isporučena uz bok broda u vagonima prethodno tariranim i mjerenim u neposrednoj blizini broda. Nemoćivane rezerve koje je vozar unio moraju, prema tome, biti deklarirane kao ništavne i bez efekta.

Pomorskom vozaču (brodaru), koji je u svakom slučaju imao mogućnost kontrolirati konstatacije učinjene po dolasku broda po jednom zakletom mjeracu u prisustvu agenta carine, ne može biti moguće valjano poricati rezultat ovih radnji zabilježenih u certifikatu havarijskog komesara Centralnog odbora pomorskih osiguratelja Francuske.

Subsidijarni zahtjev brodara kojemu je cilj djelomično oslobođenje od šteta koje su nastale na prevoženom teretu zbog gubitka težine u toku putovanja, ne može biti prihvaćen, osim ako bi se opravdalo postojanje jedne takve tolerancije običajem u luci odredišta, koju činjenicu u sporu žalitelj nije isticao. Uostalom čini se, de facto, teško shvatljivim da bi transportirana roba mogla zbog prirodnih svojstava i sastava pretrpjeti manjak na putovanju u težini od 54 t.

Iz tih razloga sud je odbio žalbu kao neosnovanu i potvrdio I-stepenu presudu.



»Dobrota u Boki Kotorskoj« — ulje akademskog slikara Eugena Krstulović