

Do razvrgnuća ugovora od 25.XI.1957. došlo je sporazumom stranaka, te ne postoji dužnost naknade štete od strane tužitelja (naručitelja). Do razvrgnuća je došlo konkludentnim djelom broдача, a prema ponudi naručitelja. Agent tuženoga je 2.XII. 1957. navečer primio i pismenu obavijest, u kojoj naručitelj stavlja ponudu za razvrgnuće ugovora "bez prava regresa". Ova obavijest nije bila dostavljena zapovjedniku broда. Sud je stao na stanovište, da je ona mjerodavna za broдача, jer ju je primio njegov agent. Budući da je broд isplovio nakon što je agent broдача primio odnosno pismo, i to još u času, kad je mogao pravodobno obavijestiti zapovjedniku broда o njegovu sadržaju, znači, da je do razvrgnuća ugovora došlo prihvatom sadržaja ponude naručitelja.

Sud je nadalje utvrdio, da je neumjesna tvrdnja tuženoga, da je tužitelj unaprijed znao, da su lučki uređjaji u Tres Forcasu bili neispravni, pa prema tome nije bilo kod zaključivanja ugovora krivnje na strani tužitelja. Nadalje činjenično stanje je bilo takovo, da je tužitelju dalo temelja za zahtjev na odustanak od ugovora. Neispravni uređjaji za ukrcaj u luci, koji su dali povoda za razvrgnuće ugovora, a za koje naručitelj nije znao i koji su bili nepredvidivi, mogu se podvesti pod ugovornu klauzulu "svaki događaj izvan kontrole čarterera". Dakle ni s ovog stanovišta nije postojala povreda ugovora sa strane tužitelja.

Budući da je tuženi poslije primitka ponude tužiteljeve, da se ugovor razvrgne "bez prava regresa", otplovio sa svojim brodom iz luke, iako još ni stojnice nisu istekle, konkludentno je odustao od prava na pola vozarine, koja bi mu inače pripadala, da je došlo do jednostranog naručiteljevog odustanka od ugovora.

(Hansa 1959., br. 42/43 str. 2.166)

V.F.

HANZEATSKI VIŠI ZEMALJSKI SUD Bremen,
presuda od 23. III. 1959.

Klauzula o ukrcaju robe na palubi - štete od opasnosti mora

Tuženi je 12.X.1954. preuzeo 64 osobna automobila marke Goliath za prijevoz od Bremena do Nyköpinga (Švedska). Dio ukrcanih vozila bio je smješten na palubi i propisno učvršćen. Teretnice od 12.X.1954., koje su se odnosile na transport 64 osobna automobila marke Goliath, sadržavale su klauzulu "11 odnosno 12

automobila ukrcati na palubu".

Brod je na svom putovanju na ušću Elbe, dok je mijenjao kurs, došao u zonu lošeg vremena, i na vjetru jačine 5-6 počeo se jako ljuljati. Pojedini konopi, kojima su bili privezani automobili na palubi, popustili su, i nekoliko automobila bilo je oštećeno.

Tužitelj je kao osiguratelj pošiljke automobila naknadio štetu primaocu tereta, i traži od broдача kao tuženoga da mu isplaćeni iznos nadoknadi.

Prvostepeni sud je udovoljio tužbi, dok je drugostepeni preinačio prvostepenu presudu i odbio tužbeni zahtjev kao neosnovan uz slijedeće obrazloženje:

Iz teretnice izlazi, da su oštećeni automobili bili smješteni na palubi. Po čl.V st.3 njemačke jedinstvene teretnice za smještaj tereta na palubi potreban je pristanak ili pretpostavka o pristanku krcatelja ili naručitelja.

Sud je zauzeo stanovište, da je dovoljan i prešutni pristanak, koji može biti dan i naknadno; pretpostavlja se, da pristanak postoji i onda, kad krcatelj preuzme bez prigovora teretnicu, iz koje se jasno razabire, da je teret krcan na palubu. Medjutim, klauzula "ukrcavanje na palubu" ne oslobadja broдача od odgovornosti za sve štete, koje pretrpi tako krcan teret za vrijeme puta. Ona se odnosi samo na specijalne rizike, koji slijede iz slaganja na palubu. Brodar je unatoč klauzuli dužan uredno složiti robu.

Tuženi je dokazao, da je šteta mogla nastati uslijed morske opasnosti. Sudski vještak dao je iskaz, da su osobni automobili na palubi bili uredno pričvršćeni, ali da je kod promjene kursa broda bočno valjanje bilo tako snažno, da je došlo do pucanja konopa i do oštećenja vozila. Iako u listopadu na ušću Elbe često nastupaju takve vremenske nepogode, sud nije mogao uvažiti gledište tužitelja, da se te vremenske neprilike ne mogu smatrati opasnostima mora. U smislu § 608 st.1 njemačkog trgovačkog zakona svaka opasnost, koja je svojstvena pomorskom prijevozu, jest morska opasnost, ali se traži, da svojom intenzivnošću nadilazi uobičajene događaje. Pojam "opasnost mora" ne ograničava se samo na neuobičajene i izuzetne opasnosti. On obuhvaća i tipične opasnosti, kao uzburkano more, loše vremenske prilike i sl.

Prema tome, sud je zauzeo stanovište, da tuženi nije odgovoran za nastalu štetu, jer je ukrcao robu na palubu s pretpostavljenim pristankom krcatelja, te je tu robu uredno složio i

osigurao, a šteta je nastupila iz specijalnih rizika, kojima je roba bila podvrgnuta upravo radi toga, što je bila ukrcana na palubu.

(Hansa 1959., br. 42/43 str. 2168)

V.F.

Bilješka. - Treba međjutim istaknuti, da po § 608 njem. trg. zak. brodar nije dužan dokazati, da je morska opasnost prouzročila štetu, već jedino, da ju je mogla prouzročiti. Po st. 3 istog članka, primalac snosi teret dokaza za krivnju broдача. Zbog toga je dosta, da brodar dokaže samo mogućnost prouzročenja štete jednom tipičnom morskom opasnošću, koja nije svakodnevna, a stvar je primaoca da dokaže ili da je šteta nastala iz drugih okolnosti, a ne morske opasnosti, ili da je opasnost nastala propuštanjem dužne pažnje. Isto stanovište u pogledu dužnosti dokazivanja zauzima i naš Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova u čl. 54.

V.F.

TRGOVAČKI SUD Seine, presuda od 15.XI.1954.
De Russy c/a Sté Vimofranc

Kupoprodaja FOB - Obveza kupca, da odmah utvrdi stanje robe - Službena kontrola kod odlaska broda - Presumpcija dobrog stanja

Roba, koja je prodana FOB, putuje na rizik i opasnost onoga, kome je upućena, te je on dužan utvrditi stanje robe odmah nakon njezina iskrcaavanja. On, prema tome, ne može ustegnuti plaćanje robe zbog nedostataka, koji nisu utvrđeni prilikom iskrcaja sa broda, nego, u ovom slučaju, dva dana poslije prispjeća u Paris, i to putem vještačenja, koje nije bilo kontradiktorno. Ne može pogotovo zato, jer postoji pretpostavka, da je roba prilikom ukrcanja bila u dobrom stanju, kako to izlazi iz fitosanitarnog pregleda, kojemu je roba bila podvrgnuta prilikom ukrcanja. Ova kontrola, usprkos nesavršenom i nepotpunom karakteru, predstavlja u stvari presumpciju dobrog stanja robe (zelenog pasulja) i pravilnog pakovanja.

(DMF 1956., str. 118)

S.B.