

Stivador se ne može pozivati na klauzule ugovora o prijevozu koji je sklopljen između broдача i tužitelja, dakle u kojemu nije stranka.

Stivadori su došli u posjed tereta na temelju ugovora s broдаром, ali iako vrše poslove broдача, na njih se ne mogu protegnuti odredbe teretnice.

Prema tome stivadori odgovaraju neograničeno po pravilima imovinskog prava.

/LLIR 1960, str.571-586/

V.F.

Bilješka. - Može se smatrati da je ovom presudom definitivno napušteno protivno stajalište, koje su ranije sudovi zauzimali.

Presudom engleskog apelacionog suda dovedena je engleska sudska praksa u sklad s najnovijom praksom vrhovnih sudova SAD i Australije.

V.F.

KASACIONI SUD FRANCUSKE

Presuda od 17.V 1960.

Cie des Messageries maritimes c/a
Cie d'Assurance La Mélusine

Jedinstvo ugovora o pomorskom prijevozu - Nije dopuštena primjena čl.103 franc.Trg.zak. na vozarevu djelatnost iza iskrcaja do izručenja tereta i na klauzule u teretnici koje se na nju odnose

Kasacioni sud je u ovom sporu izrekao da su operacije koje slijede iskrcaju tereta sve do njegova izručenja primao-cu dio pomorskog prijevoza i da one u načelu nisu operacije kopnenog prijevoza, na koji se odnosi čl.103 trg.zakona. U konkretnom slučaju se radilo o tome da je brodarsko poduzeće u teretnici ugovorilo neodgovornost za gubitak tereta zbog požara na kopnu ili u skladištu. Teret je doista propao zbog požara u skladištu, a osiguratelji tereta su tužili broдача

za naknadu štete i uspjeli u nižim sudovima, koji su stali na stajalište da se radi o kopnenom dijelu prijevoza morem i da se na taj primjenjuje po francuskom Zakonu od 2.IV 1936. pravo kopnenog prijevoza, a ne pomorskog prijevoza, te su na temelju čl.103 Trg.zak. (koji se odnosi na kopneni prijevoz) uzeli da je konkretna klauzula teretnice nevaljana. Kasacioni sud je na temelju navedenog načelnog stajališta naprotiv smatrao da je drugostepeno rješenje time povrijedilo zakon, jer se o spornom slučaju moralo suditi uzimajući u razmatranje ugovor o pomorskom prijevozu predstavljen teretnicom. Radi toga je drugostepeno rješenje Apelacionog suda u Parizu poništeno i stvar upućena na ponovno rješavanje Apelacionom sudu u Rennes.

/DMF 1960, str.472-473/

E.P.

Bilješka. - Nakon uvođenja odredaba Međunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici od 1924. u francusko interno pravo Zakonom od 2.IV 1936. pojavilo se više spornih pitanja u praksi zbog toga što interni zakon nije reproducirao konvenciju, nego je, iako u manjoj mjeri, modificirao njen tekst. Na taj način je u sporovima iz međunarodnih prijevoza morem dolazila do primjene Konvencija od 1924, a u prijevozima na koje se primjenjivalo interno pravo Zakon od 2.IV 1936, i judikatura je morala rješavati sporna pitanja. Jedno od osnovnih pitanja bilo je da li je Zakon od 1936. time što je odredio da se on primjenjuje samo od preuzimanja tereta pod čekrkom do njegova izručenja primaocu pod čekrkom isključio iz pravnog režima pomorskog prijevoza operacije koje se odvijaju prije i poslije čekrka. Ako se, naime, zauzme stajalište da ih je isključio, dolaze te operacije pod pravni režim kopnenog prijevoza, a ako ih nije isključio, onda se na njih primjenjuje pravni režim pomorskog prijevoza po II knjizi Trgovačkog zakonika. U presudama Apelacionog suda u Parizu od 27.I 1956. (Zbornik za pomorsko pravo 1957, str.370 i DMF 1956,228) i Apelacionog suda u Rouenu od 1.VI 1956. (Zbornik 1957,371 i DMF 1956,534) bilo je zauzeto stajalište da zato što se u Zak. od 2.IV 1936. odgovornost brodaru normira strože no u II knjizi Trg.zakona (iako blaže no u čl.103 Trg.zak.) nema razloga da se na one dijelove prijevoza kod kojih nema specifičnih pomorskih rizika, primijene blaže odredbe II knjige Trg.zakona, pa su obe rješidbe primijenile na operacije prije i posli-

je čekrka čl.103 Trg.zakona.- Te su rješidbe izazvale brojne komentare i polemike u francuskim pravnim časopisima (o tome v. napomenu pisca uz spomenute rješidbe u Zborniku za pomorsko pravo 1957,371-373). I prije tih rješidaba bilo je drugih u kojima se manje izravno doticalo isto pitanje, pa je u tim raspravama Ripert zauzeo odlučno stajalište u korist jedinstva ugovora o prijevozu robe morem i odgovornosti iz tog ugovora. Njegovo stajalište, a također i drugih branilaca iste teze (na pr. Grandmaisona), osnivalo se na tome, da je prilikom redakcije Haških pravila Konvencije o teretnici od 1924. izrično bila izražena namjera da se za operacije prije čekrka i poslije čekrka zadrži blaži režim odgovornosti no što je režim iz spomenute Konvencije. U zakonodavnom radu u Francuskoj nije došla do izražaja suprotna namjera, a zakonski tekst ne nameće shvaćanje koje pristaše primjene propisa o kopnenom prijevozu na te operacije zastupaju. Kasacija se sada izrično priklonila shvaćanju koje je zastupao Ripert i ostali pristaše jedinstva ugovora o pomorskom prijevozu, tj. da se na sve operacije od preuzimanja tereta do njegova izručenja primaocu primjenjuje pomorsko pravo, i to od čekrka do čekrka propisi Zak. od 2.IV 1936, a prije i poslije toga ostali propisi pomorskog prava. Zasada jedini komentator najnovije rješidbe (v. Juglart, Sectionnement ou unité du contrat de transport maritime?, DMF 1960,451-464) nalazi da ona pokazuje da se iz riječce "samo" u zakonskom tekstu čl.1 Zak. od 2.IV 1936. s obzirom na razdoblje na koje taj zakon primjenjuje svoje propise mora zaključiti da druga razdoblja on prepušta drugim izvorima pomorskopravnih propisa, jer bi inače mjesto riječce "samo" ("seulement") bio rekao "dakle" ("donc"), a da je tome bio razlog što se smije smatrati da je zakonodavac od 1936. imao pred očima prethodni razvoj judikature, koja je bila došla do stalnog interpretiranja propisa i ugovora u smislu jedinstva pomorskog prijevoza.- Francuski zakonodavac je judikaturi prepustio težak zadatak time što je u internom zakonu slijedio metodu Konvencije, ali nije preuzeo sve one njene odredbe koje su u međunarodnim razmjerima osigurali baš onu interpretaciju koja je sada prevladala kod francuske Kasacije. Većina evropskih zakona su pošli sistematski korisnijim putem na taj način što su odredili razdoblja u kojima su odredbe preuzete iz Konvencije nederogabilne ili u kojima su derogabilne. I naš Zakon o ugovorima o iskorišćivanju brodova na moru od 1959. razdijelio je te ograničio nederogabilnost odredaba o odgovornosti na ono razdoblje za koje to traži Kon-

vencija od 1924, ali nije ničim dirnuo u jedinstvo odnosa iz prijevoznog ugovora, tako da će biti isključena primjena propisa kopnenog ili zračnog prijevoza na bilo koji dio operacija koje slijede iz ugovora o prijevozu robe morem.

E.P.

KASACIONI SUD FRANCUSKE

Presuda od 9.VI 1960.

Deydier c/a Comptoir général de
transport i Cottin

Ugovor o prijevozu morem - Radi neopravdanog odustanka od ugovora naručitelj mora platiti čitavu ugovorenu vozarinu ako je tako bilo ugovoreno

Ugovorima od 12. i 14.IV 1951. naručio je Deydier, špediter iz Marseillesa, za račun Cottina, od Comptoir général de transport brodom "Atlanta" prijevoz 250 tona naranči morem iz Valencije do Marseillesa. Kao dan krcanja na brod bio je određen 18.IV 1951. Brod "Atlanta" bio je međjutim zadržan na moru lošim vremenom i nije mogao doći u luku Valencije sve do 18. travnja 1951. u 23,30 sati pa tako teret nije mogao tog dana biti ukrcan. Deydier je naručio u Valenciji drugi brod "Saada", koji je nakon krcanja naranči 20.IV 1951. došao u Marseilles 22. IV 1951. Comptoir général de transport je, pozivajući se na klauzulu u ugovoru po kojoj je čitava vozarina imala biti isplaćena "u slučaju da zbog bilo kojeg razloga teret ne bi bio dan na krcanje", utužio krcatelje na plaćanje čitave vozarine i pored toga na naknadu štete. Presudom Apelacionog suda bilo je udovoljeno tom zahtjevu.

Kasacioni sud je smatrao da je naručitelj odustao od ugovora neopravdanom žurbom, jer je zakašnjenje broda "Atlanta" bilo nevažno zbog toga što se on nalazio u luci ukrcanja gotovo 48 sati prije časa kad je teret bio ukrcan na brod "Saada". Naručitelj je propustio pozvati brodarku da preuzme teret, a stipulacija dana krcanja nije imala nikakvu rezolutivnu klauzulu.

Odredbe čl.288 st.3 Code de commerce nemaju prinudni karakter, zbog toga treba primijeniti ugovornu klauzulu po kojoj naručitelj koji prekrši ugovor time da ništa ne ukrci