

restriktivne teorije imuniteta /v. presudu u slučaju New York and Cuba Mail S.S. Co v. Republic of Corea u AMC 1955, 2265/, a engleski Tajni savjet u presudi u slučaju "Tasikmalaja" /LLLR 1954, 2, 175/ izrično se ogradio da ne ulazi u pitanje da li se imunitet može tražiti za državni trgovački brod. Zasad se mora reći da je pitanje imuniteta još kontroverzno. Međutim u ovoj presudi karakterističan je način rješavanja pitanja ugovorne nadležnosti, a u kojemu dolazi do izražaja doktrina o "forum non conveniens". Pokazuje se i opet jednom kako anglosaski sudovi u pitanjima nadležnosti sebi zadržavaju široku diskrecionu ocjenu, tako da klauzula o nadležnosti nena uvijek od stranaka očekivani učinak.

E.P.

KASACIONI SUD FRANCUSKE

Presuda od 6.VII 1961.

Cie Blue Star Line i kap. Wilson c/a Sté
Africaine Fruitière i 12 drugih primalaca
i Fédération Bananière

Kod brodarskog ugovora na putovanje, brodar je direktno odgovoran podnaručiteljima

Naručitelj je s brodarom sklopio ugovor o prijevozu banana iz Konakry-a do Nantesa. Naručitelj je sklopio podprijevozne ugovore s nekoliko podnaručitelja koji su ukrcali banane. Kad je brod stigao na odredište, ustanovljeno je da je jedan dio banana pokvaren, i to radi kvara na termometrima broda, koji nisu dopustili da se održi pravilna temperatura, potrebna za održanje banana u zdravom stanju. Primaoci tereta /njih 13/ tuže brodarka za naknadu štete. Svoj zahtjev protiv brodarka primaoci potkrepljuju i činjenicom da je zapovjednik broda potpisao teretnice.

Brodar se opire tužbi. Navodi da za kvar robe ne odgovara on nego naručitelj, koji je s podnaručiteljima sklopio ugovor o prijevozu. Pozvao se i na klauzule charter-partije o svojoj neodgovornosti. Te klauzule dolaze do primjene i unatoč tome što je zapovjednik potpisao teretnice, jer one predstavljaju isprave o ugovoru između naručitelja i podnaručitelja, dakle da je zapovjednik radio kao zastupnik naručitelja, a ne njega brodarka.

Niže stepene presude osudile su brodarka na naknadu štete.

Kasacioni sud riješio je u istom smislu. Taj sud je stao na stajalište da kod brodarskih ugovora na putovanje bro-

dar odgovara direktno primaocima, i ako oni primaju teret na temelju potprijevnog ugovora. Zapovjednik ostaje i dalje njegov namještenik, koji ga obvezuje svojim djelima, a da je u konkretnom slučaju to i potvrđeno izdanjem teretnica, u kojima je izrično bilo navedeno da prijevoz vrši brodar prema uvjetima teretnice. Klausule o neodgovornosti, na koje se poziva brodar, ne mogu doći u obzir, jer su one zabranjene obzirom na odredbu čl.5. Bruxelleske konvencije o teretnici od 1924.

/DMF 1961, str.593-595/

E.P.

Bilješka.- Ovu presudu popratio je prof René Rodière u DMF 1961, str.693-695 opsežnom bilješkom. On naglašava da je to prva presuda najvišeg suda koja ulazi meritorno u pitanje pravne veze između glavnog davaoca broda u naval /fréteur principal/ i podnaručitelja. Medjutim konkretna rješidba ograničuje se na brodarski ugovor za putovanje i na prijevoz s izdanjem teretnice na temelju takvog ugovora. Prema tome rješidba ne dira odnose koji bi mogli nastati iz sasvim različitog brodarskog ugovora na vrijeme /time-charter/. U ovom slučaju radi se o tome da li bi brodar imao izravno potraživanje prema podnaručitelju za vozarinu, i da li mu odgovara izravno iz ugovornog odnosa. Pri tome se pitanje deliktne odgovornosti ostavljaju po strani, jer bi za eventualnu štetu zbog opće opasnosti za sve, radi svojstava broda, brodar odgovarao svima, pa i podnaručiteljima. Medjutim nesposobnost broda za plovidbu /uslijed manjkavih termometara, koji nisu dopustili da se održi pravilna temperatura za održavanje banana u skladištu broda/ povreda je ugovorne dužnosti brodareve, i to teška prema ustaljenoj judikaturi. Prema R. ne bi bila točna tvrdnja apelacije i kasacije da kod brodarskog ugovora na vrijeme brodar zadržava uvijek svojstvo vozara i odgovornost koja je s tim skopčana, ako drukčije nije ugovoreno. Trebalo bi reći da kod tih ugovora naručevniku - brodaru ostaje uvijek uprava broda, i da stoga u svemu što se tiče opreme i opskrbe broda on zadržava prema krcateljima na temelju teretnice odgovornost vozara. Pravilno je rješenje po kojemu je zapovjednik kod brodarskog ugovora na vrijeme nastupao u ime brodara, ali to se ne bi moglo, prema vladajućem shvaćanju u judikaturi, protegnuti i na teretnice zapovjednika broda izdanog u time-charter, jer podnaručitelj u takvom ugovoru nije ni u kakvom odnosu s brodarom. Uostalom o tome treba voditi računa i kod brodarskog ugovora na vrijeme, jer i kod takvog ugovora može biti protivnih uglavaka, prema kojima je iz samih uglavaka podzaključnice vidljivo da nema nikakvog ugovornog odnosa između brodara i podnaručitelja.

Naš Zakon o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih brodova od 1959. kod brodarskih ugovora, bez obzira da li su sklopljeni za putovanje ili na vrijeme, nameće brodaru odgo-

vrnost prema trećim osobama, dakle prema podnaručiteljima, iz ugovora o prijevozu stvari morem, koji su sklopljeni u okviru brodarskog ugovora prema međunarodnim pravnim propisima i prema "uvjetima uobičajenim za takve vrste prijevoza" /čl.21/. Prema tome kod nas bi za nesposobnost broda za plovidbu na početku putovanja /čl.36 u vezi s čl.54, t.1 Zak./ uvijek odgovarao podnaručitelju brodar, bez obzira da li se radi o brodarskom ugovoru na vrijeme ili putovanje, a vjerovatno i onda ako bi kod brodarskog ugovora na vrijeme zapovjednik izvršio nalog naručitelja o preuzimanju na prijevoz stvari, koji prijevoz na bi bio u skladu s namjenom broda, jer bi zapovjednik kao brodarev pomoćnik trebao otkloniti izvršenje takvog naloga. Zasad još nema sudske prakse u pogledu primjene tih odredaba Zakona, jer nije došlo do sporova iz tog područja primjene Zakona.

E.P.

TRGOVAČKI SUD, Dunkerque

Presuda od 23.I 1961.

Osiguratelji c/a Scandinavian East Afrika
Line et Sté de batelage de Fort-Dauphin

Brodar, koji u teretnicu ne stavi opasku o vidljivim manama robe, ne može, prema trećem imaocu teretnice, dokazivati da je robu ukrcio s odnosnim manama

Brodar je primio na prijevoz određenu količinu tekstila u balama. Na teretnici, koju je izdao zapovjednik, nije bila navedena nikakva opaska o stanju robe prema vanjskom izgledu. Na odredištu je utvrđeno da su neke bale bile oštećene morskom vodom. Osiguratelj, koji je dobio cesionu ispravu od primaoca, tuži brodara za naknadu štete.

Medju strankama nije sporna ni količina ni vrsta štete. Medjutim brodar dokazuje da je roba bila primljena na brod s odnosnim oštećenjima, pa da, prema tome, nije dužan nadoknaditi štetu.

Sud nije prihvatio ovu brodarevu obranu, te ga obvezao da štetu nadoknadi.

Kad brodar izda čistu teretnicu, kaže sud, obvezuje se prema trećem imaocu teretnice, da će predati robu u stanju kako slijedi iz same teretnice. Ne može trećem imaocu teretnice dokazivati da je roba imala vidljivih mana u času kada je primljena na ukrcaj.

/DMF 1961, str.678-679/

B.J.