

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 22.XII 1961.

Cie La Baloise i 95 osiguratelja c/a
Sté navale de l'Ouest /S.N.O./ i skladištar luke Cotonou

Lako lomljiva roba koja se prevozi u rasutom stanju - Kad se takva roba iskrcava na sidrištu, pretpostavlja se da je šteta nastala zbog prirodnog svojstva robe - Slagač u pogledu ugovornog načela svoje odgovornosti nije vezan propisima ugovora o prijevozu stvari koji takvo ograničenje zabranjuju - Može u svakom slučaju ograničiti svoju odgovornost, osim za dolus i veliku nepažnju

Brodar je prevezio eternitne ploče, koje nisu bile međusobno povezane u vezove. Na odredištu je brod iskrcavao teret na sidrištu pred lukom. Prilikom iskrcaja veliki broj komada ploča bio je oštećen. Od ukupno 10.000 komada bilo je neoštećeno 6.306 komada. Osiguratelji su platili osigurninu, pa tuže broдача i slagača za naknadu štete.

Spor je došao pred Apelacioni sud, koji je tužbu odbio iz slijedećih bitnih razloga:

Medju strankama je nesporno da eternitne ploče nisu bile međusobno povezane u vezove, već su se prevozile u rasutom stanju. Poznato je da je nemoguće izbjeći lom pojedinih komada, kad se takva roba krca ili iskrcava. U ovom sporu je osim toga utvrđeno da je iskrcaj obavljen pod osobito teškim uvjetima. Brod je bio na sidrištu izvan luke. More je bilo prilično uzburkano, tako da se moglo iskrcavati jedino pomoću mreža. Takav način iskrcaja, pod uvjetima pod kojima je bio obavljen, stvara veliku mogućnost da se teret, kao što su eternitne ploče, ošteti. Sve ovo dovodi do jake, odredjene i suglasne pretpostavke da je šteta nastala zbog prirodnog svojstva tereta i nedostatka ambalaže.

Premda je to bio dovoljan razlog da se tužba odbije, sud je posebno ispitao i položaj slagača. Slagač je prihvatio posao s izričitom klauzulom da ne odgovara za lomove. U odnosima iz prijevoznog posla takva klauzula ne bi bila pravosnažna. Medjutim slagač nije vozar i ugovori koje on zaključuje nisu prijevozni ugovori. On prema tome može ugovorom ograničiti svoju odgovornost, i kod toga nije vezan propisima prijevoznog posla. Ograničenja slobode ugovaranja zasnivaju se na propisima građanskog prava, što znači da se ne može osloboditi odgovornosti ako je šteta nastala dolusom ili velikom nepažnjom.

/DMF 1962, str.730/

B.J.

Bilješka. - U gornjoj presudi treba obratiti pažnju činjenici da je teret bio iskrcan na sidrištu, pa da se morao maonama prevesti do obale. Ovaj način iskrcavanja predstavlja, sam po sebi, i prijevoz koji obavi slagač. Unatoč tome sud je stao na stajalište da se ne radi o prijevoznom poslu. U presudi ovo stajalište nije posebno obrazloženo, ali izgleda da je bila odlučna ekonomska svrha posla koja nije bila prijevoz nego iskrcaj.

B.J.

APELACIONI SUD, Montpellier

Presuda od 11.IV 1962.

Zap. Pietri et Sté algérienne de
navigation Ch.Schiaffino et Cie c/a
Sté sêtoise de transbordements

Prijevoz vina - Brodovlasnik koji je dao brod u time-charter ne odgovara za izvršenje ugovora o prijevozu, kad je zapovjednik potpisao teretnicu u ime time-charterera, bez obzira da je bio namještenik brodovlasnikov - Zapovjednik, u odnosima iz prijevoznog ugovora, ne odgovara osobno za svoju nautičku krivnju - Nedovoljno privezivanje broda, koje je prouzrokovalo kvar na pumpama i curenje tereta, pada u nautičku krivnju zapovjednikovu - Brodar i zapovjednik broda ne odgovaraju za nautičku djelatnost samo prema strankama iz prijevoznog ugovora - Primalac, koji kao slagač iskrcava teret, nastupa u pravnom svojstvu primaoca i slagaca - Primalac, koji je ujedno i slagač, ima pravo na naknadu štete koju je zapovjednik nautičkom krivnjom prouzrokovao njegovim napravama, ali nema prava na naknadu za gubitak tereta - Zapovjednik je kriv ako kod privezivanja broda ne poduzme potrebne mjere da osigura brod od predvidljivih opasnosti

Brod je iskrcavao vino pomoću pumpi. Iskrcaj je vršio primalac. Za vrijeme iskrcavanja u blizini je prošao drugi brod koji je prouzrokovao valove, a oni su prouzrokovali valjane broda što je dovelo do oštećenja pumpi i gubitka neke količine vina.

Primalac tuži brodovlasnika i zapovjednika broda za naknadu štete.

Apelacioni sud je zauzeo slijedeće stajalište:

U prvom redu utvrđuje da je brodovlasnik brod dao u time-charter. Zapovjednik broda je izdao teretnicu na formularu time-charterera i potpisao ju je u njegovo ime. Iz ovoga proizlazi da je stranka u ugovoru bio time charterer, a ne brodovlasnik. Na ovome ništa ne mijenja ni okolnost da su zapovjednik