

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

broda i posada bili namještenici brodovlasnika. Prema tome za utuženu štetu brodovlasnik nije odgovoran.

U prvostepenom postupku, sud je, pomoću vještaka, utvrdio da je brod bio privezan u skladu s normalnim i uobičajenim uvjetima, te da je drugi brod tj. onaj koji je prouzrokovao valove takodjer prolazio normalnom brzinom prema propisanim pravilima. Prvostepeni sud je iz ovoga zaključio da je šteta nastala slučajno. Nepobijajući činjeničke navode vještaka drugostepeni sud nije prihvatio mišljenje da je šteta nastala slučajno. Usputne prigode u luci bile su takve atmosferske prilike da je zapovjednik privezanog broda mogao predvidjeti valjanje broda i opasnost koja je s tim skopčana. Ovo tim prije što to često s brodom dolazi u toj luci. Na temelju toga sud smatra da je zapovjednik kriv što je došlo do štete. On je, prema stajalištu suda, bio dužan poduzeti potrebne mjere da se takva šteta izbjegne.

Na osnovi izvještaja vještaka u prvostepenom postupku, tužitelj nastoji dokazati da propust zapovjednika broda pada u okvir njegove komercijalne djelatnosti. Sud ovo stajalište nije prihvatio. Utvrđeno je da je do štete došlo radi toga što privezi broda nisu bili ispravni. Nisu, doduše, konopi bili novi, ali ni potpuno stari. Upotreba ovakvih konopa ne spada u komercijalnu djelatnost, nego u nautičku funkciju zapovjednikovu. Zapovjednik je bio dužan podvostručiti priveze, kad nije imao nove konope, jer je, kako je navedeno, mogao predvidjeti valjanje broda prouzrokovano prolaskom nekog drugog broda u blizini.

Za nautičku krivnju ni zapovjednik broda a ni njegov brodar nisu odgovorni. Medjutim, nastavlja sud, oslobodjenje odgovornosti za nautičku djelatnost vrijedi samo za stranke u prijevoznom ugovoru. Radi se o posebnim propisima koji se ne mogu primijeniti na odnose izvan ugovora o prijevozu. Prema tome primalac nema prava na naknadu štete za iscureno vino ni od brodara ni zapovjednika.

Sud nadalje utvrđuje da je primalac nastupio i u svojstvu slagača. U t.7 teretnice navedeno je da će "iskrcaj, predaja i drugi zavisni poslovi prijevoza biti izvršeni od zapovjednika ili društva, ili pak od nekog drugog poduzeća prema njihovom izboru, a na temelju uvjeta koje će odrediti društvo". U nedostatku posebnog ugovora kojim bi se mijenjala ova klauzula, jasno proizlazi da je primalac, na temelju naloga zapovjednikova da iskrcava teret, nastupio u svojstvu slagača, a ne primaoca tereta.

Tužitelj, dakle, ima pravo na naknadu one štete koju je pretrpio u svojstvu slagača. Konkretno ima pravo na odštetu za oštećeni pumpni uređaj. Za gubitak vina, gdje nastupa kao primalac, nema prava na odštetu.

Bilješka.- Ovom presudom izmijenjena je presuda prvostepenog suda objavljena u ovoj publikaciji br.9, str.52.

TRGOVAČKI SUD, Seine

Presuda od 20.VI 1961.

Cies d'assurances la Concorde i l'Astree
c/a Sté Grospiron i drugi

Špediterski posao - Kombinirani prijevoz - Špediter odgovara i rad vozara - Protest koji je predan zadnjem vozaru smatra se da je predan i špediteru - Primjena zakona na ugovor o špediciji - Vozari u kombiniranom prijevozu ne odgovaraju za naknadu štete, ako se ne može utvrditi na čijem dijelu puta je nastala šteta

Jedna francuska obitelj selila se iz Casablance u Pariz. Radi preseljenja namještaja obratila se špediteru. Jedan vozar je prevezao robu iz Casablance do jedne francuske luke, odakle ju je drugi vozar prevezao u Pariz. Kad je namještaj stigao u Pariz, ustanovljeno je da je jedan dio oštećen vodom koja prodrila u sanduk. Osiguratelji su nadoknadili primaocu štetu, pa tuže špeditera i oba vozara.

Špediter je stavio prigovor na nadležnosti suda, jer da se spor mora raspraviti u Casablanci. Osim toga da on ne odgovara za štetu, jer je ona, kao što je utvrđeno, nastala tokom prijevoza, pa da za nju odgovaraju oba ili samo jedan od vozara. Nadalje navodi da je, prema dispoziciji koju je dobio od svoga komitenta /obitelji koja se selila/, primalac bio dužan reklamirati štetu preporučenim pismom u roku od tri dana od dana primitka robe. Ovo primalac nije učinio, pa i zbog ovoga razloga špediter nije odgovoran.

Sud je vozare oslobodio, a špeditera obvezao na naknadu štete.

U prvom redu odbacio je prigovor o nenadležnosti francuskog suda. Ugovor je, istina, sklopljen u Maroku između marokanskog poduzeća i Francuza, ali je izvršen u Francuskoj, gdje se morao platiti i jedan dio vozarine i ostalih troškova prijevoza, te gdje je bilo mjesto predaje namještaja. Ovi su razlozi odlučni za nadležnost francuskog suda.

Obzirom na to da prijevoz nije obavljen isključivo morskim putem, sud nije primijenio Zakon od 1936. godine, koji prihvaća načela Konvencije o teretnici od 1924. godine, nego trgovački zakon.