

povratio se u luku Benty. Zakasnio je ukupno tri dana, što je bilo dovoljno da se veći dio banana, koje je imao ukrcati u toj luci, pokvario.

Naručitelji tuže brodara za naknadu štete. Apelacioni sud je tužbu odbio. Obzirom na utvrđeno činjenično stanje, sud je došao do uvjerenja da se radilo o višoj sili. Atmosferske prilike bile su zaista iznimne i nepredvidive. One su, osim toga, predstavljale neotklonivu zapreku za svaki razboriti pokušaj zapovjednikov da dovede brod u luku, jer bi takvim pokušajem bili izloženi velikoj opasnosti i brod i brodska posada. Ovakav kriterij pomorskog rizika prelezi svako razumno predviđanje, pa predstavlja za zapovjednika višu silu, koja mu priječi da izvrši svoje ugovorne obveze.

/DMF 1963, str.166/

B.J.

Bilješka. - U komentaru gornje presude navedeno je da francuska judikatura ovim stajalištem ublažuje kriterij više sile. obraća se pažnja na okolnost da se ne traži da razlozi budu takvi da je nemoguće poduzeti potrebne mjere za izvršenje ugovorne obveze. Dovoljno je da ti razlozi budu takvi da priječe poduzimanje razboritih mjera, bez istovremenoga izlaganja broda i posade velikim opasnostima. Međutim i dalje se zahtijeva kriterij iznimnosti i nepredvidivosti.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Nantes

Presuda od 18.XII 1961.

Comptoir commercial André et cie i  
Sté générale de surveillance c/a  
zapovjednik broda "Orabuena" i Sté  
Léon Mazella et cie i 40 osiguratelja

Jačina vjetra od 90-100 čvorova na sat predstavlja višu silu i za Sjeverni Atlantik zimi - Nepravilno slaganje automobila na palubi predstavlja nautičku grešku - Brodar može, tokom putovanja, ukrcati drugi teret, ako je na to ovlašten na osnovi prijevoznog ugovora - Pod tom pretpostavkom on ne odgovara za štetu koju je prouzrokovao kasnije ukrcani teret, ako je u pitanju viša sila

Brod je ukrcao teret od 4.000 tona ječma u vrećama. Tokom putovanja, u jednoj usputnoj luci, ukrcao je i 35 vojničkih vozila, koja su bila smještena na palubi. Nakon izlaska broda iz Gibraltara i ulaska u Atlantik, brod je upao u oluju jačine vjetra 90-100 čvorova na sat i valovima visine od 18-20 m.

U oluji su neki kamioni izgubljeni, a neki oštećeni, a bio je od kamiona oštećen i jedan dio tereta ječma. Da bi spasio brod i teret, zapovjednik je, nakon saslušanja savjeta najiskusnijih članova posade, ušao u luku Santander, odakle je, nakon prestanka oluje, stigao na odredište.

Protiv broдача i zapovjednika postavljen je zahtjev za naknadu štete, i to za štetu na ječmu i kamionima. Međutim sud ih je oslobodio, među ostalim, i iz ovih razloga:

Što se tiče osnovnog razloga štete, nevremena, sud smatra da se vjetar odnosno jačine i navedeno stanje mora, valja prosudjivati kao višu silu, pa i za Sjeverni Atlantik za vrijeme zimske sezone. Da se zaista radilo o tako jakoj oluji, sud zaključuje iz navoda u brođskom dnevniku i zapisnike koji su potpisali članovi posade kada ih je zapovjednik pitao za savjet.

Tuženici su oslobodjeni naknade štete za ječam, jer je, prema klauzuli čarter-partije, brodar bio ovlašten tokom putovanja, ukrcati i drugi teret. Ispitivanjem vještaka sud je stekao uvjerenje da smještaj kamiona na palubu, pa i u vrijeme zime u Sjevernom Atlantiku, nije protivan pravilima navigacije.

Unatoč tome što su ovi razlozi bili dovoljni za odbijanje tužbenog zahtjeva, sud se upustio u ispitivanje da li smještaj kamiona na palubu, u pretpostavci da je bio nepravilan, predstavlja nautičku ili komercijalnu krivnju zapovjednikovu. Sud je došao do zaključka da se radi o nautičkoj djelatnosti, "jer njene posljedice nisu ograničene na oštećenje tereta, nego mogu, radi opasnosti mora, i sam brod dovesti u opasnost".

/DMF 1963, str.25/

B.J.

Bilješka. - U gornjoj presudi treba obratiti pažnju na dvije okolnosti:

a/ Oslobodjenje broдача za štetu prouzrokovanu olujom. Sud se pobliže ovim pitanjem nije bavio, nego je, kako proizlazi iz presude, konstatirao slijedeće činjenice: šteta je nastala višom silom, te da je brodar bio ovlašten naknadno ukrcati drugi teret. Unatoč tome izgleda da bi brodar bio odgovoran, pa makar se radilo i o višoj sili, u slučaju da nije bio prema ugovoru ili inače /npr. kod linijskih brodova/ ovlašten ukrcati naknadni teret. Njegove odgovornost temeljila bi se na načelima građanskog prava, jer šteta ne bi bila isključivo posljedica više sile, nego i brođareve povrede ugovorne obveze. Naime, da brodar nije povrijedio svoju obvezu, do štete ne bi ni došlo. Do istog zaključka može se doći i primjenom propisa o pomorsko-prijevoznom poslu. Viša sila, kao izuzetni slučaj, razlog je koji brođara oslobađa odgovornosti samo do protudokaza o njegovoj krivnji. U

ovom slučaju njegova krivnja sastojala bi se u tome što je, protivno ugovornoj obvezi, ukrcao i drugi teret, a ta činjenica, unatoč postojanju više sile, u stvari je prouzrokovala štetu. Inače što se tiče pitanja koja jačina vjetra po Beaufortovoj skali predstavlja višu silu, judikatura danas općenito smatra višom silom jačinu vjetra od 10 pa na više. Rjedje se prihvaća i jačina vjetra 9. Postoje presude koje su izričito odbile priznati kao višu silu jačinu vjetra od 5,6 i 7.

b/ Pojam nautičke krivnje: U presudi citirano obrazloženje nije potpuno jasno. Nije, naime, jasno da li će se o nautičkoj djelatnosti raditi svaki put kada pogrešno slaganje uz teret može dovesti u opasnost i brod, ili je potrebno, kao što je bilo u gornjoj presudi, da brod bude doveden u opasnost in concreto. Prema stilizaciji presude, koja se poziva na teoriju i judikaturu, izgleda da se stoji na prvom stajalištu. Stoga primjena ovoga principa u praksi, po našem mišljenju, može dovesti do neoprevedanih posljedica. Tako npr. da se u gornjem slučaju nije radilo o oluji, nego da je jedan kamion bio slabije vezan, pa da su zbog normalnih valova popustile priveze, te da je radi toga došlo do oštećenja drugog tereta, brodar bi bio oslobođen odgovornosti. Sigurno je da u ovom slučaju sigurnost broda nije nipošto bila dovedena u pitanje, ali bi se ipak, prema gornjoj presudi, radilo o nautičkoj grešci, jer je sigurnost broda teoretski mogla biti dovedena u opasnost. Ovo je samo jedan konkretni primjer iz kojega je vidljivo kako je u praksi i načelno teško razlikovati nautičku i komercijalnu djelatnost.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Bordeaux

Presuda od 21.XII 1961.

Toulat et Marchesson c/a  
Sté grands moulins de Dakar

Vrijeme upotrijebljeno za ukrcaj ili iskrcaj prije početka toka stojnica računa se samo ako je to izričito ugovoreno - Značenje klauzula "unless used" i "free of demurrage and despatch"

Stranke su sklopile ugovor o prijevozu na temelju Gencon charter-partije. Mijenjale su klauzulu koja se tiče ukrcaja i iskrcaja, ali u pogledu vremena upotrijebljenog za ukrcaj odnosno iskrcaj, prije početka toka stojnica, nisu ništa posebno ugovorile. Klauzula broj 17 predviđala je da će vrijeme nedjelja i praznika biti uračunato, ako se u te dane radi i koliko se radi. Bila je, među ostalim, ugovorena i slijedeća klauzula: "24 running hours... supplementary to be allowed for loading and discharging if required free demurrage and despatch".

Nastao je spor o tumačenju ovih klauzula, pa je sud zauzeo slijedeće stajalište: