

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 neoprevidanih 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:

Vrijeme upotrijebljeno za ukroaj ili iskroaj prije početka toka stojnica, bilo prije ili poslije predaje pisma spremnosti, računa se u stojnice samo onda ako to stranke izričito ugovore. Ne može se pretpostaviti da su stranke klauzulu "unless used" prečutno ugovorile, pa makar su, za druge slučajeve, kao što su u konkretnom bile nedjelje i praznici, izričito utanačile da će upotrijebljeno vrijeme uračunati. Prema tome ovu klauzulu treba tumačiti u što užem značenju.

Što se tiče druge klauzule, sud joj daje slijedeće tumačenje:

Normalno vrijeme stojnica, prema ugovoru stranaka, bez obzira na navedenu klauzulu, traje 72 sata. Sud pak, tumačeći klauzulu, ne stoji na stajalištu da bi stojnice normalno trajale 72 sata manje 24 dodatna sata iz klauzule, ukupno 48 sati, tako da bi kroatelj odnosno primalac mogli na ovih 48 sati tražiti dodatna 24 sata. Sud, naime, drži da stojnice treba obračunavati bez obzira na navedenu klauzulu, tj. na bazi od 72 sata, a 24 dodatna sata nadodaju se na 72 sata, tako da stojnice iznose ukupno 96 sati. Ako je brod bio završen između 72 i 96 sati, stranke jedna drugoj nisu dužne platiti ni naknadu za prekostojnice, a ni za uštedjeno vrijeme.

/DMF 1963, str.31/

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Seine

Presuda od 2.II 1962.

Cies d'assurances La Baloise i
Thames and Mersey o/a zapovjednik
i brodar broda "Meereshaven"

Nedostatak ambalaže nije isto što i nepostojanje ambalaže - Brodar se ne može pozivati u svoju korist na propise o nedostatku ambalaže, ako ambalaže nije uopće bilo

Brodar je primio na prijevoz dva helikoptera, koji nisu bili zaštićeni nikakvom ambalažom. Na odredištu je utvrđeno da su helikopteri oštećeni. Stakla su bila razbijena, vidjeli su se tragovi oštećenja na glavnim dijelovima itd.

Osiguratelji, plativši osigurninu, tuže brodara i zapovjednika za naknadu štete. Tuženi u svoju korist navode dva bitna razloga: šteta je nastala od nevremena, dakle višom silom, te da helikopteri nisu bili zaštićeni ambalažom, pa da je i ovo razlog za oslobodjenje njihove odgovornosti.

Sud je brodara obvezao na naknadu štete iz ovih razloga: