

vore, ili ako se pozivaju na lučke običaje koji od njega odstupaju. Budući da u citiranoj klauzuli teretnice nije navedeno da operacije iskrcanja do ispod čokrka na obali ili na maone čine dio prijevoza, i da će zbog toga odnosni troškovi biti uključeni u vozarinu, to proizlazi da se klauzula odnosi i na običaje koji normiraju snišanje troškova iskrcanja. Prvostepeni sud je pravilno zaključio da je naredba prefektуре dovoljan dokaz o postojanju lučkog običaja na koji se poziva tužitelj, jer da takav običaj ne postoji, ne bi bio unesen u tu naredbu. Prema tom običaju brodar snosi troškove dizanja tereta iz skladišta, a troškove koji nastanu od tog časa padaju na primaočev teret, i to bez obzira da li se teret iskrcava na obalu ili u maone. Prema navedenom običaju ti se troškovi dijele forfetno u odnosu 2/5 i 3/5 u korist primaoču. Ovaj običaj potvrdila je i pomorska federacija luke. Sud ne vidi razloga zbog čega se ovaj običaj ne bi primijenio i u spornom slučaju, naimo, kad su operacije iskrcanja obavljene suvremenijim i jeftinijim sredstvima, jer je tuženik istakao da je tužitelj upotrebom jeftinijih sredstava postigao uštedu na troškovima. Dapače, kaže sud, ne bi bilo pravedno kad bi se u ovim slučajevima svi troškovi iskrcanja, samo radi toga što su manji, prebacili na brodara.

/DMF, 1963, str.529/

B.J.

APELACIONI SUD, Paris

Presuda od 23.XI 1962.

Cie des bateaux a vapeur du Nord c/a
Cie d'assurance La Providence-Incendie

Prijevoz stvari morom - Požar - U francuskom pravu za štetu od požara brodar ne odgovara jedino ako je požar nastao višom silom - Za utvrđivanje pojma više sile primjenjuje građansko pravo - Ne može se smatrati da je požar nastao višom silom ako je uzrok požaru nepoznat - Iste se tako ne može smatrati da je požar posljedica prirodnog svojstva robe, premda se radi o lako zapaljivom teretu, ako nije dokazano da je požar nastao spontano i da je prirodno svojstvo robe kod toga imalo presudnu ulogu

Medju strankama je nesporno da je prilikom iskrcanja tereta sumpera u bačvana došlo do požara u međjupalublju broda. Požar je bio brzo ugašen brodskim sredstvima. Daloko veća šteta nastala je gašenjem požara nego samim požarom. Osiguratelj je djelomično nadoknadio štetu, pa ga brodar tuži za ostatak. Prvostepeni i drugostepeni sud odbili su tužbeni zahtjev.

Brodar tvrdi da je požar nastao slučajem, a za slučaj da on ne odgovara. Osim toga da je ovaj događaj posljedica prirodnog svojstva robe, za što također brodar nije odgovoran. Budući da se radi o isključivo unutrašnjem prijevozu, sud primjenjuje interno francusko pravo, naime zakon od 2.IV 1936. Prema tom zakonu brodar se, među ostalim, može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala višom silom ili prirodnim svojstvom robe. U konkretnom slučaju uzrok požara nije utvrđen. Isto tako brodar nije dokazao da je nepredvidivi i neotklo-njivi događaj prouzrokovao požar. Prema tome ne postoji viša sila ili slučaj u smislu opće teorije francuskog obveznog prava. Sud ne prihvaća brodarevo stajalište da se citirani francuski zakon mora tumačiti u okviru i prema intencijama Konvencije o teretnici od 1924. godine na kojoj se taj zakon osniva. Prema tužiteljevom stajalištu riječi u konvenciji "slučaj ili viša sila" predstavljaju samo rezimiranje duge liste izričito navedenih slučajeva, pa svaki od njih sam po sebi predstavlja višu silu. Zato treba, kaže sud, francuski zakon tumačiti u skladu i u okviru francuskog građanskog zakonika, naime da za navedene slučajeve mora biti dokazano da su nastali višom silom. Nadalje, utvrđuje sud, nije se moglo steći uvjerenje da je požar posljedica prirodnog svojstva robe. Nije dokazano, a niti se tvrdilo, da se sumpor spontano zapalio. Premda sumpor, a osobito ako je u prahu, predstavlja lako zapaljivi teret, ipak ništa ne navodi na zaključak da je ovo njegovo specijalno svojstvo imalo presudnu ulogu za nastanak požara. Prema tome nije dokazano da je šteta prouzrokovana prirodnim svojstvom robe, pa sud odbacuje i ovaj tužiteljev navod.

/DMF, 1963, str.544/

B.J.

Bilješka.- Francusko interno pravo, u pogledu brodareve odgovornosti za štetu prouzrokovanu požarom, razlikuje se od Konvencije o teretnici od 1924. i našega Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, koji je za požar prihvatio stajalište Konvencije. Kod Francuza, kako proizlazi iz gornje presude, brodar mora dokazati da se radi o višoj sili ili slučaju. Ako ne uspije takvim dokazom, bit će za štetu odgovoran. Naš zakon u čl.53, st.4 kaže da "za štetu nastalu zbog požara na brodu brodar odgovara samo onda ako je požar skrivio svojom krivnjom ili propustom". To, drugim riječima, znači da za štetu nastalu požarom brodar, da bi se oslobodio odgovornosti, ne mora dokazati uzrok požara. Dovoljno je da dokaže da je požar kao takav prouzrokovao štetu. Ni eventualna činjenica da protivna stranka dokaže da je požar nastao krivnjom brodarevih ljudi, neće brodara činiti odgovornim. Ne čini se razlika između nautičke i komercijalne djelatnosti posade.

Brodar neće odgovarati i ako je požar nastao djelom ili propustom i manipuliranju teretom. Požar je, u pogledu oslobođenja brodarove odgovornosti za djela odnose propuste posade, izjednačen nautičkom djelatnošću posade. Brodar će, kao i kod nautičke djelatnosti posade, za požar odgovarati samo onda ako se dokaže da je nastao njegovom krivnjom.

Iz gornje presude proizlazi da sud stoji na stajalištu, primjenjujući francusko pravo, da će brodar biti dužan, i u drugim tzv. "izuzetnim slučajevima" u cilju oslobođenja od odgovornosti, dokazati postojanje više sile ili slučaja. Prema našom pravu, koje i u ovom pogledu slijedi načela Konvencije o teretnici od 1924, brodar bi se mogao osloboditi odgovornosti i kad je uzrok štete nepoznat. Dovoljno je da dokaže da su, kako on, tako i njegovi ljudi učinili sve što je potrebno u pogledu manipuliranja teretom. Ako dokaže ovakvu pažnju, neće odgovarati za štetu, premda je uzrok štete nepoznat, odnosno ako se može samo pretpostavljati.

B.J.

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 7.XII 1962.

Cie d'assurances générales i 152 osigurateljca c/a zapovjednik broda "Neva-West", Bloomfield Steamship Co, Ste Worms et Cie i zapovjednik broda "Condor"

Prijevoz stvari morem - Nautička greška zapovjednikova - Radi se o nautičkoj grešci kad zapovjednik, nakon što je na palubu ukrcao veću količinu tereta, ne napuni brodske tankove zbog stabilizete, pa dodje do opasnog nagnuća broda i štete na teretu - Ako se na spor načelno može primijeniti više pravnih sistema koji su identični, sud se ne mora upuštati u ispitivanje koje će pravo doći do primjene

Kreator je brodaru dao za prijevoz teret pamuka u balama. Roba je ukrcana u dvjema teksaskim lukama, a morala je biti iskrcana u Le Havreu. U skladu s uvjetima teretnice zapovjednik nije išao u Le Havre, nego je u Rotterdamu prekrcao teret na brod "Condor", koji je drugo poduzeće uzelo u time charter. Pamuk je dijelom složen u skladištu, a dijelom na palubi. U ovom drugom prijevozu kao kreator i primalac bili su agenti brodara koji je sklopio prvi ugovor o prijevozu.

Kad je brod izlazio iz Rijeke, naišao je na valove prouzrokovane plimom, pa se tako opasno nagnuo da je