

uzimajući u obzir da čl.3, § 3, st.b/ Konvencije o teretnici nameće krcatelju dužnost da točno deklarira sve elemente koji služe za identifikaciju tereta, a osobito težinu, da ništa ne upućuje da je brodar obračunao vozarinu prema volumenu, a ne na temelju težine koja je slijedila iz naloga za ukrcaj na temelju kojega je težina u teretnici navedena, te da je klauzula "težina i kvalitet nepoznat" ništava i bez ikakvog djelovanja, trebalo je prihvatiti protutužbeni zahtjev i brodaru priznati pravo na utuženu vozarinu.

/DMF, 1964, str.16/

B.J.

APELACIONI SUD, Rennes

Presuda od 10.I 1963.

Comptoir commercial André et Cie, Sté générale de surveillance i 4o osiguratelja o/a zapovjednika broda "Orabuena" i Sté Léon Mazella et Cie

Prijevoz stvari morem - Kompletiranje tereta - Krcanje tereta na palubu - Brodar ima pravo, ako je na to ovlašten ugovorom o prijevozu, kompletirati teret i bez posebnog odobrenja naručiteljeva - Za štetu koju prouzroči naknadno ukrcani teret radi više sile, brodar ne odgovara - Za krcanje na palubu naknadno ukrcenog tereta, nije potreban pristanak naručitelja glavnog tereta - Kamioni se mogu krcati i na palubi za vrijeme zimske sezone i za putovanje preko Atlantika - U slučaju više sile brodar nije odgovoran za štetu prouzroči teret smješten na palubi - Krivo smještanje tereta na palubi predstavlja nautičku krivnju zapovjednikovu

Stranke su sklopile ugovor o prijevozu ječma. Među ostalim bilo je ugovoreno da brodar zadržava pravo na svoj račun ukrcati drugi teret, ako naručitelj ne ukrca svoj do pune nosivosti broda. Brodar je bio, također prema ugovoru, dužan naknadno ukrcani teret odvojiti od naručiteljevog tereta. Brod je imao 4.500 DWT, a ukrcao je 4.201 tonu ječma. Brodar je nakon toga ukrcao i smjestio na palubu 35 vojnih kamiona. Na Atlantiku brod je naišao na ciklonsku oluju neobične jačine. Radi valjanja i posrtnja broda popustili su privezi kojima su kamioni bili osigurani, pa je to dovelo do oštećenja pokrivača grotla, što je prouzrokovalo prodor vode do skladišta, pa je na taj način ječam bio oštećen morskom vodom. Naručitelj i osiguratelj tuže brodara i zapovjednika za naknadu štete.

Tužitelji ih smatraju odgovornim, jer da su naknadno ukroani teret smjestili na palubu za vrijeme zimske sezone, a da su mogli pretpostavljati da će brod moći eventualno naići na oluju, pa da, radi toga, takav teret bez dozvole naručiteljeve nisu smjeli ukrcati. Osim toga da je takav ukrcaj protivan pomoračkoj praksi.

Prvostepeni sud je tužbu odbio, a drugostepeni je tu presudu potvrdio.

Stranke su, prema stajalištu drugostepenog suda, izričito ugovorile da brodar ima pravo kompletirati teret. Nije bilo predviđeno da za takvo kompletiranje brodar mora tražiti posebno odobrenje od naručitelja. Brodar je ispunio ugovorom predviđeni uvjet da naknadni teret mora separirati. Osim toga, ni naknadno ukrcanim teretom brod nije bio ukroan do svoje pune nosivosti. Prema mišljenju vještaka kamioni su na palubi bili pravilno smješteni i osigurani tako da su mogli izdržati predvidljive oluje. Nije, kaže sud, opravdana tvrdnja tužiteljeva da brodar odgovara, jer da nije, kao što je to po zakonu bio dužan, za krcanje na palubu tražio pismeni pristanak od krcatelja. Unatoč ovom propustu brodar neće biti odgovoran ako je šteta prouzrokovana višom silom. Odgovornost se, prema stajalištu toga suda, može odnositi samo prema vlasniku tereta smještenog na palubi. I u pretpostavci da je zapovjednik kriv za slabo osiguranje kamiona, može se raditi samo o njegovoj nautičkoj djelatnosti, pa brodar za takovu djelatnost ne bi bio odgovoran. Iz brodskog dnevnika proizlazi da je brod naišao na neuobičajenu oluju koja je trajala devet dana. Tekva se oluja, prema mišljenju vjerodostojnih vještaka, nije mogla predvidjeti. Budući da je, kako iz svega proizlazi, šteta nastala višom silom, tuženici za nju nisu odgovorni.

/DMF, 1963, str.726/

B.J.