

i neotklonivim djelom treće osobe. Budući da to nije uspio dokazati, dužan je nadoknaditi štetu.

Kasacija je ukinula drugostepenu presudu i stvar vratila na ponovno raspravljanje iz ovih razloga:

S jedne strane, kaže sud, stranke su u teretnicu unijele klauzulu da će "iskrcaj, čuvanje i primanje robe uvijek biti izvršeno od strane zapovjednika ili agenta broda na rizik i trošak robe, prema tarifama i običajima svake agencije u luci odredišta." S druge strane stivađor je bio agent broda, i prema tome može se pozivati na klauzulu prijevoznog ugovora navedenu u teretnici, a koja klauzula ima učinak da stranku oslobađja dužnosti navedenih u čl.1384 francuskog građanskog zakonika. Prema tome treba ispitati razloge potonuća maone.

/DMF, 1965, str.207/

B.J.

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 9.I 1964.

Zapovjednik broda Italo-Marsano  
c/a Sté nouvelle des appareils de  
Rouen, tvrtka Grande Carue

Oštećenje broda povodom iskrcaja tereta - Naknada štete za gubitak vremena broda - Stivađor koji je skrivio ovo oštećenje odgovara samo za ono vrijeme koje je brod izgubio u luci iskrcaja, a koje je duže od vremena odredjenog za iskrcaj po ugovoru o prijevozu - Vrijeme izgubljeno za popravak broda pada na teret stivađora samo onoliko koliko je bilo potrebno da se popravi šteta koju je on skrivio - Stivađor ne odgovara za vrijeme kad je brod bio na brodogradilištu za izvršenje drugih popravaka uključivši i produženje klase, i ako su za to vrijeme bili izvršeni radovi popravka broda za koje je on odgovoran

Prilikom iskrcaja iz broda u luci Rouen na brod je pao teški komad i teže ga oštetió. Stivađor priznaje svoju krivnju i platio je štetu popravka koja nije medju strankama ni sporna. Stranke se spore o naknadi izmakle dobiti prouzrokovane produljenjem boravka broda u luci iskrcaja i njegovim boravkom u brodogradilištu. Stivađor je tužio brođara za utvrđjenje da svota koju on nudi u svrhu likvidiranja štete iz ovih naslova odgovara izmakloj dobiti i da je kao takova primjerena. Radilo se o svoti od 1,624.611 lira. Prvostepeni sud je udovoljio tužbenom zahtjevu.

Protiv prvostepene presude brodar je uložio žalbu. U žalbi u prvom redu navodi da su operacije iskrcaja bile prekinute od 6.V 1957. u 22 sata i 15 minuta do 11.V u 8 sati. Nakon toga je iskrcaj nastavljen i brod je bio gotov 14.V u 4 sata i 30 minuta. Radi izvršenja privremenih popravaka brod je bio imobiliziran od 14.V u 4 sata i 30 minuta do 18.V u 20 sati. Treći put je bio imobiliziran radi kompenzacije radio-goniometra i magnetskog kompasa za vrijeme od 10 sati. Prema tome brod je iz ovih razloga izgubio ukupno 9 dana, 11 sati i 30 minuta. Što se tiče konačnog popravka koji je izvršen u Trstu, brodar navodi da je brod doduše u isto vrijeme vršio i radove za produženje klase, ali da je, unatoč tome, upravo radi popravka oštećenja koje je predmet spora, bio na brodogradilištu 20 dana duže. Tako je, prema brodarovim navodima, brod izgubio ukupno 25 dana, 4 sata i 40 min., pa traži naknadu štete iz naslova izmakle dobiti u iznosu od 50,388 dolara.

Drugostepeni sud je potvrdio presudu prvostepenog suda.

Vještaci su ustanovili da su operacije iskrcaja, prouzrokovane oštećenjem broda, bile prekinute od 9.V u 14 sati do 10.V u 17 sati. Nakon toga brod je ponovo počeo iskrcajati teret u ponedjeljak 13.V, a bio je iskrcaan 14.V u 14 sati i 30 min. Prema uvjetima charter-partije, vrijeme iskrcaja iznosilo je ukupno 162 sata i 37 minuta. Stojnice su počele teći 5.V u 00 sati i trajale su do 14.V u 22 sata i 55 minuta. Brodar, prema stajalištu suda, ima pravo na naknadu štete za imobilizaciju broda samo za ono vrijeme koje je duže od vremena stojnica. Budući je brod, što se tiče popravka, bio slobodan 18.V u 19 sati i 30 min., tj. 3 dana 20 sati i 30 min. nakon isteka stojnica, i kako je uz to izgubio i 10 sati za kompenzaciju, sud brodaru priznaje naknadu za 4 dana, 6 sati i 35 minuta.

Iz izvještaja eksperata proizlazi da je brod bio na brodogradilištu u vremenu od 5.VII 1957. do 9.VIII iste godine, a da su radovi za popravak sporne štete započeli 19.VII. Vještaci su nadalje utvrdili da je "vrijeme za izvršenje konačnog popravka potpuno uključeno u ono za produženje klase." Ovom nalazu brodar ne prigovara, ali navodi da bi sami radovi za produženje klase trajali otprilike 15 radnih dana. Osim toga da su radovi za produženje klase bili preduvjet za izvršenje popravka oštećenja broda. U dokaz svojih tvrdnji poziva se brodar na potvrdu brodogradilišta. I bez obzira na okolnost što je ova potvrda dostavljena tek u drugostepenom postupku, sud smatra da brodar nije ničim dokazao da su radovi za produženje klase bili posljedica izvršenja popravka koji je predmet ovog spora. Nadalje sud smatra nelogičnim da bi radovi za produženje klase, čija vrijednost iznosi 70,000.000 lira, trajali kraće od radova

popravka, za koje je brodogradilište naplatilo samo 38,000.000 lira. Brodar je, kaže sud, u stvari iskoristio izvršenje popravka broda, da bi izveo i radove za produženje klase. Iz izvještaja brodogradilišta proizlazi da je brod bio gotov 19.VIII, a da su radovi popravka bili završeni lo dana prije toga dana. Prema stajalištu suda boravak broda na brodogradilištu u Trstu nije bio uvjetovan izvršenjem popravka štete koja je nastala u luci Rouen, pa smatra da brodar iz ovog naslova nema prava ništa potraživati od stivadora.

/DMF, 1965, str.144/

B.J.

APELACIONI SUD, Paris

Presuda od 12.II 1964.

Cie générale d'assurances  
c/a Sté Palgrave Murphy

Prijevoz stvari morem - Žive životinje - Nautička i komercijalna djelatnost - Osobna brodarova odgovornost za davanje naredjenja za putovanje broda iz mjesta njegovog boravišta - Primjena prava - Ako je luka ukrcaja u državi koja nije članica Konvencije o teretnici od 1924., primjenjuje se pravo luke iskrcaja - Brodar za prijevoz živih životinja može ugovoriti klauzule kojima isključuje svoju odgovornost, ali te klauzule ne dolaze do primjene ako se radi o dolusu ili takvoj gruboj nepažnji koja se može izjednačiti s dolusom - Brodar je odgovoran za štetu ako u mjestu ukrcaja, koje je ujedno i njegovo boravište, ne dađe zapovjedniku nalog da odloži putovanje, ako bi vremenske prilike mogle štetiti teretu - Odluka zapovjednička da, unatoč nevremenu, otpuče spada u okvir njegove komercijalne djelatnosti, ako nevrijeme može štetiti samo teretu a ne i brodu - Radi se o nepažnji koja je izjednačena s dolusom ako brod otpuče iz luke pod uvjetima koji očito štete teretu, a putovanje je poduzeto isključivo radi toga da brodar ne zakasni na drugo putovanje

Brodar je u luci Dublin primio na prijevoz 148 konja. Roba je iskrcana u Dieppu. Budući da je za cijelo vrijeme putovanja vladalo veliko nevrijeme, a kako konji vrlo teško podnose more, neka su grla uginula za vrijeme puta, a neka su zbog svog stanja morala biti ubijena u luci iskrcaja, tako da je nastao manjak od ukupno 62 konja. Osiguratelj koji je isplatio osigurninu tuži brodara za naknadu štete. Prvostepeni sud je tužbu odbio, pozivajući se na klauzule teretnice s kojima brodar otklanja svoju odgovornost za štetu na robi. Kako se radi o živim životinjama, sud smatra da su te klauzule dopustive.