

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.

Povodom tužiteljeve žalbe drugostepeni sud je preinačio prvostepenu presudu i broдача obvezao na naknadu štete. Razlozi drugostepene presude su uglavnom slijedeći:

U prvom redu sud ispituje pitanje primjene prava. Budući da Irska, na čijem se teritoriju nalazila luka ukrcaja, nije pristupila Konvenciji o teretnici od 1924, sud primjenjuje francusko pravo kao pravo luke iskrcaja.

U postupku je utvrđeno da je brod iz Dublina otputovao 19.XII, a da je stigao u Dieppe 24.XII, nakon što se, radi nevremena koje je štetilo teretu, tri puta navraćao u luke pribježišta.

Prvostepena presuda prvenstveno se oslanja na klauzule u teretnici koje su predviđjale i to da brodar ne odgovara za štetu prouzrokovanu nevremenom, pa makar da je šteta posljedica djela propusta, ili zapovjednikove krivnje, te da brodar ne odgovara za štete koje se mogu osigurati; nadalje da se u slučaju prijevoza živih životinja vozarina obračunava na bazi ukrcanog tereta bez obzira na broj životinja koji je iskrcan, i napokon da brodar neće odgovarati za bilo koju štetu koja posredno ili neposredno proizlazi iz djela propusta članova posade tokom prijevoza. Prema stajalištu drugostepenog suda ove klauzule u konkretnom slučaju ne mogu doći do primjene. Francuski zakon od 2.IV 1936. istina dopušta da brodar može isključiti svoju odgovornost za prijevoz živih životinja, ali to uvijek pod uvjetima osnovnih principa građanskog prava. Naime, samo pod uvjetom da se ne radi o dolusu ili takvoj nepažnji koja se može s njim izjednačiti. Sud smatra da se u konkretnom slučaju radi upravo o takvoj nepažnji. Na dan odlaska broda iz luke kao i sutradan ujutro duvao je vjetar jačine 6 do 9 Beauforta, i to posebno u području kroz koje je brod morao proći. Meteorološki izvještaji nisu predviđjali poboljšanje vremena. U postupku je utvrđeno da konji, obzirom na svoju konstituciju, veoma teško podnose more, tako da svako veće valjanje i posrtanje broda predstavlja za njih smrtnu opasnost. I bez obzira na to i pod normalnim uvjetima plovidbe, brodska skladišta moraju biti često vjetrena, i to barem za vrijeme od 10 minuta. Ovakvo provjetranje nemoguće je ako vjetar dosiže snagu 6 do 7 Beauforta. Brodar se specijalizirao za prijevoz živih životinja. Osim toga i zapovjednik je bio specijalista za ovu vrst prijevoza, jer je do spornog slučaja imao 228 putovanja sa živim životinjama, posebno konjima. U postupku je nadalje utvrđeno da je, unatoč navedenim vremenskim prilikama, brod otputovao iz luke da ne bi zakasnio na povratno putovanje, koje zakašnjenje bi moglo brodaru prouzrokovati veliku štetu. Obzirom na sve ove okolnosti, sud je došao do uvjerenja da ovakav postupak predsta-

vlja grubu nepažnju, koja se u pogledu svojih posljedica mora izjednačiti s dolusom.

Brodar je u svoju korist naveo da se u ovom slučaju radi o nautičkoj grešci zapovjednikovoj za koju on ne odgovara, jer prosudjivanje da li brod može, obzirom na vremenske prilike, otputovati, spada u zapovjednikovu nautičku djelatnost. Sud nije prihvatio ni ovaj brodarev prigovor. Prema stajalištu suda brodar je u prvom redu onaj koji upravlja pomorskim poduhvatom. Zapovjednik u ovom pogledu ima široka ovlaštenja ako u mjestu nema brodara ili njegovog predstavnika. Međutim kad se u mjestu nalazi brodar ili njegov predstavnik, zapovjednik nije ništa drugo nego izvršitelj njegovih naredjenja, pa brodar mora odgovarati za štete koje iz djelovanja zapovjednikova proizlaze, osim ako se ne radi o zapovjednikovoj nautičkoj djelatnosti. Brodar je u ovom slučaju imao pravo i dužnost dati zapovjedniku nalog da odloži putovanje dok se vremenske prilike ne poprave, jer je morao znati da putovanje pod gore navedenim uvjetima može štetiti teretu. Kad je to propustio, radi se o njegovoj osobnoj krivnji. Vjetar jačine 9 Beauforta nije mogao štetiti brodu koji je prevozio sporni teret, već isključivo konjima, pa sud zaključuje da se radi o zapovjednikovoj komercijalnoj a ne nautičkoj djelatnosti.

/DMF, 1965, str.151/

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Havre

Presuda od 20.IV 1964.

Cies d'assurances marine marchande i drugi c/a Royal Netherlands Sté Steamship Co i Maison Plate et Cie

Prijevoz stvari morem - Klauzula u teretnici kojom brodar isključuje svoju odgovornost za štetu na robu nastalu prije ukrcaja i nakon iskrcaja tereta - Odgovornost stivadora - Navedena klauzula dolazi do primjene samo onda ako je krcatelj imao mogućnost primiti robu ispod čekrka - Izvan ovog slučaja brodar se ne može, pozivom na ovu klauzulu, osloboditi obveze ulaganja dužne pažnje - Brodar odgovara i za krivnju stivadora - Stivador ne odgovara nepoznatom primaocu

Brodar je prevezao teret kave u vrećama. U Le Havreu, luci odredišta, roba je bila uskladištena u lučkom skladištu. Prilikom preuzimanja od primaocve strane utvrđen je manjak jedne vreće. Vreća je bila ukradena u skladištu utvrđenog dana, ali kradljivac nije pronađen. Osiguratelji su nadoknadili štetu i tuže brodara i stivadora. Šteta iznosi ukupno 195,51 franak.