

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.

Tuženici u svoju obranu navode da je roba bila uskladištena u skladištu nad kojim oni nisu imali direktan i efikasan nadzor, a ono je bilo otvoreno i pristupačno i izvan normalnog vremena luke. Upravo u to vrijeme se i desila krađa. Osim toga iznose da je u teretnici, koja predstavlja jedinu pravnu osnovu između njih i tužitelja, bila navedena klauzula na temelju koje je brodar otklonio svoju odgovornost za štetu koju roba pretrpi prije ukrcanja i poslije iskrcaja. Na ove navode tužitelji iznose da brodar nije ispunio svoju obvezu sve dok robu nije predao primaocu.

Sud je stivačora oslobodio, a brodara obvezao na naknadu štete.

Što se tiče stivačora, on prema stajalištu suda nije direktno odgovoran tužiteljima, jer je radio kao brodarov zastupnik.

U pogledu brodara sud smatra da bi klauzula na koju se on poziva imala puni pravni značaj pod pretpostavkom da je krcatelj bio u mogućnosti da ukrci a primalac da iskrca teret, odnosno da ga primi ispod čekrka. Međutim ustaljen je običaj, a negdje se izričito i ugovara, da se briga o ukrcanju i iskrcaju prepusti brodaru odnosno njegovom punomoćniku. U ovom zadnjem slučaju brodar sklapa ugovor sa stivačorom, daje mu instrukcije i odlučuje o načinu rada. Na ovaj način krcatelj ne može voditi brigu o robi prilikom ukrcanja čim ju je predao brodaru, a primalac se može o njoj brinuti tek od časa kad ju primi. Iz ovoga proizlazi da su brodar odnosno njegovi punomoćnici jedini koji mogu voditi brigu o robi kad ju prime pa dok je ne predaju, a prema stajalištu suda nikakva klauzula, kojom brodar otklanja svoju odgovornost, ne može ga osloboditi dužnosti naknade štete koja proizlazi iz njegove osobne krivnje. Ovo tim više u konkretnom slučaju kad je roba bila smještena u skladištu koje nije bilo dovoljno sigurno.

/DMF, 1965, str. 234/

B.J.

Klauzula o isključenju brodareve odgovornosti  
za štetu na robi prije ukrcanja i poslije iskrcaja

Osnovna stajališta koja je sud zauzeo u gornjoj presudi jesu:

a/ Klauzula kojom brodar isključuje svoju odgovornost za štetu na robi prije ukrcanja i poslije iskrcaja dolazi do primjene samo pod pretpostavkom da je krcatelj bio u mogućnosti ukrcati, a primalac primiti teret ispod čekrka;

b/ Ako to nije slučaj, brodar se ne može osloboditi vlastite krivnje, kao ni krivnje osoba s kojima se služi prilikom ukrcaja odnosno iskrcaja;

c/ Brodar odgovara za štetu sve do časa dok roba ne bude predana primaocu;

d/ Okolnost da se korisnik prijevoza odrekao svoga prava da ukrca teret, odnosno da ga primi ispod čekrka, ne utječe na brodarove obveze;

e/ Stivador ne odgovara direktno primaocu.

Čini nam se da se ovom stajalištu suda mogu postaviti neki prigovori: Posve je sigurno da se nitko ne može ugovornim klauzulama osloboditi štetnih posljedica koje proistječu iz njegove vlastite krivnje. Samo je drugo pitanje da li se ovdje radi o vlastitoj brodarovoj krivnji, te da li su stranke navedenoj klauzuli namjeravale dati onaj značaj koji joj daje sud. Nesporno je da se radi i o krivnji stivadora koji je izabrao nesigurno skladište. O brodarovoj osobnoj krivnji moglo bi se raditi samo onda kada bi mu se mogla prigovoriti krivnja o izboru stivadora. Iz gornje presude proizlazi da se o toj krivnji ne radi. Jedno od osnovnih pitanja u tumačenju ove klauzule je u tome da li brodar odgovara i za rad stivadora. Za razliku od stajališta gornje presude, čini nam se da klauzuli treba dati značaj upravo u smislu da brodar otklanja svoju odgovornost za stivadorov rad. Ovo ne samo da je građanskoopravno dopustivo, nego, izgleda nam, da se i glavna intencija stranaka kreće upravo u tom pravcu. Inače klauzula ne bi imala nikakva praktičnog smisla, jer ne bi nikad ni došla do primjene. Ovo se osobito odnosi na stajalište gornje presude koja priznaje načelnu vrijednost klauzuli samo onda kad bi korisnik prijevoza bio u mogućnosti sam ukrcaiti robu, odnosno primiti ju ispod čekrka. Ako to on zaista i učini, tada nikakva klauzula brodaru nije potrebna da bi se oslobodio odgovornosti, jer je jasno da neće odgovarati za rad korisnika prijevoza, odnosno njegovog punomoćnika. U koliko je korisnik prijevoza dobrovoljno prepustio obavljanje odnosnih operacija brodaru, a uz to ugovorio predmetnu klauzulu, tada korisnik prijevoza ne može doći u bolji položaj od onoga u kojem bi bio da je sam obavio ukrcaj ili iskrcaj. Prema stajalištu suda ne bi se mogla primjeniti ni jedna slična klauzula kao što je npr. klauzula o nemarnosti na temelju koje brodar, u okviru dopuštenih slučajeva, isključuje svoju odgovornost za djela odnosno propuste članova posade svoga broda. Koliko je nama poznato do danas nitko nije doveo u pitanje mogućnost oslobodjenja brodara na temelju te klauzule, naravno, što podvlačimo, u granicama dopuštenim po pozitivnim propisima. U prilogu gornje presude moglo bi se iznijeti da se brodar nije mogao osloboditi odgovornosti, jer je

stivador uskladištenjem robe u onako nesigurnom skladištu postupio grubom nepažnjom. Ovakovih stajališta ima u teoriji i praksi, samo gornja presuda stivadorovu grubu nepažnju iznosi kao jedan razlog više u prilog svoga stajališta, iz čega proizlazi da bi sud brođara obvezao na naknadu štete i pod pretpostavkom da se o gruboj nepažnji nije radilo.

Što se tiče direktne stivadore odgovornosti prema korisniku prijevoza, pojedini sudovi zauzimaju različita stajališta. Prema nekima stivador odgovara direktno korisniku prijevoza po načelu akvilijanske tužbe, a drugi smatraju da stivador odgovara samo onome s kim je sklopio ugovor. U gornjoj presudi je to bio brođar. Treba naglasiti da i pod pretpostavkom stivadorove direktne odgovornosti korisniku prijevoza stivador samim tim ne postaje strana ugovora o prijevozu. Njegova odgovornost isključivo je vanugovorne prirode.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Seine

Presuda od 30.IV 1964.

Grace Kennedy and Co. Ltd. i  
Sté The Sea Insurance Co. Ltd.  
c/a Cie générale transatlantique i Sté Flensburger Schifsparten  
Vereinigung

Prijevoz stvari morem - Odgovornost brođara - Time-charter - Protest - Subrogacija osiguratelja - Osiguratelj koji tuži zajedno s osiguranikom koji nije dokazao da je isplatio osigurninu nema aktivne legitimacije - Ako je protest o oštećenju tereta podnesen nakon propisanog roka, primalac mora na siguran način dokazati da je šteta nastala tokom prijevoza - Vlasnik broda koji je brod dao u time-charter ne odgovara za štetu ako je teretnica izdana u ime time-charterera

Brođar je primio na prijevoz 487 bala papira. Roba je ukrcana u Anversu, a iskrcana u Kingstonu /Jamaika/. Brođar je brod uzeo u time-charter. Primalac tuži brođara i brodovlasnika za naknadu štete za oštećenih 60 bala papira. Uz primaoca tužbu podiže i osiguratelj. U pogledu osiguratelja brođar podiže prigovor pomanjkanja aktivne legitimacije. Navodi da u vrijeme podnošenja tužbe, kako to proizlazi iz cesione isprave koju je primalac dao osiguratelju, osiguratelj još nije bio primaocu - svom osiguraniku, nadoknadio štetu. Što se tiče primaoca broda navodi da mu nije