

uzroci za kasnije otkrivene mane. Rizik za ove štete, kako je gore navedeno, preuzeo je kupac u skladu s poslovnim običajima.

(DMF 1967, str.36)

B.J.

APELACIONI SUD, Pariz

Presuda od 24.X 1966.

Cie générale transatlantique c/a
Cies The Marine Insurance Co, La
Prévoyance, Assurances générales
i drugi

Prijevoz stvari morem - Primjena prava - Ograničena brodarova odgovornost - Jedinica tereta - Visina brodarove odgovornosti prema jedinici tereta - Propisi o brodarovoj odgovornosti jesu prisilne prirode i na sporove koji iz toga proizlaze mora se primijeniti francusko pravo - Ako se radi o odnosima na koje se primjenjuje Konvencija o teretnici od 1924, ona se i u Francuskoj mora primijeniti jer predstavlja francusko pravo - U smislu navedene Konvencije kao komad ne podrazumijeva se samo malo koletu već svaki individualizirani komad koji se kao jedinstvena cjelina predaje na prijevoz i s njime manipulira, bez obzira na njegovu težinu i zapremninu - Iznos od 100 funti naveden u Konvenciji o teretnici mora se pretvoriti u zlatnu vrijednost koju je funta imala 1924. godine, što iznosi 7,322381 gr čistog zlata - Svota od 100 funti preračunata u navedenu vrijednost zlata iznosi danas 4.067,98 franaka

Brod koji je bio nakrcan generalnim teretom, za vrijeme putovanja naišao je na oluju. Radi valjanja i posrtanja broda jedan teški stroj, koji je bio privezan u skladištu, otrgao se i porazbijao sve predmete koji su u njegovoj blizini bili smješteni. Primaoci tuže brodara za naknadu štete.

U prvostepenom postupku brodar se protivio tužbenom zahtjevu, ali ga je sud obvezao na naknadu štete. U drugostepenom postupku brodar je odustao od načelnog protivljenja zahtjevima tužbi, ali ističe svoju ograničenu odgovornost.

Da bi sud mogao odgovoriti do koje visine brodar odgovara, morao je najprije riješiti pitanje primjene prava. U teretnicama koje su se odnosile na oštećeni teret bila je navedena, unaprijed odštampana, ali jasno istaknutim slovima, klauzula da se na odnose između stranaka primjenjuje američki Carriage of Goods by Sea Act od 16.IV 1936. Sud premda priznaje načelnu vrijednost ovoj klauzuli, ipak joj

odriče primjenu u ovom sporu. Spor se tiče brodarove odgovornosti, a propisi ovog instituta su prinudni, pa se mora primijeniti francusko pravo. Prema tome pravu brodar sebe ne može staviti u bolji položaj od onoga u koji ga stavlja francusko pravo. U ovom sporu ostvarili su se svi preduvjeti za primjenu Konvencije o teretnici od 1924. godine. Kako je ova Konvencija nakon njenog stupanja na snagu dio francuskog prava, to nju sud primjenjuje na ovaj spor. Sud je morao ispitati da li bi brodar primjenom ugovorenog prava bio doveden u povoljniji položaj od onoga u koji ga stavlja navedena Konvencija.

Da bi dobio odgovor na ovo pitanje, sud se upustio u ispitivanje granice brodarove odgovornosti prema jednom i drugom pravu. Po američkom zakonu brodar odgovara do 500 dolara po jednoj jedinici tereta, a prema Konvenciji odgovara do 100 funti. Kao vrijednost funte sud uzima zlatnu vrijednost koju je funta imala 1924. godine, a koja iznosi 7,322381 gr čistog zlata. Budući da sađanji franak iznosi 0,18 gr čistog zlata, to 100 funti u navedenoj vrijednosti iznosi 4.067,98 franaka. Budući da je ova vrijednost veća od 500 US dolara, to sud iz navedenih razloga ne primjenjuje ugovoreno američko pravo.

Daljnje pitanje koje je bilo odlučno za rješenje ovoga spora, bilo je značenje pojma jedinice tereta odnosno komada.

Stranke su ovim pojmovima davale različita značenja. Brodar smatra da treba primijeniti riječ "komad", iz čega proizlazi da on odgovara do navedenih granica po svakom komadu bez obzira na njegovu težinu i zapremninu. Tužitelji misle da je odlučna zapremnina, i to tako da svaka kubna stopa sačinjava jednu jedinicu tereta. Prvostepeni sud je naprotiv kao jedinicu uzeo mjeru koja je služila strankama kao temelj za obračun vozarine, tj. 40 kubnih stopa.

Drugostepeni sud je u ovom pogledu zauzeo slijedeće stajalište:

Budući da se navedena Konvencija posebno odnosi na teretnice, to i ovo pitanje treba rješavati prema uobičajenom ili tehničkom postupku koji se odnosi na sastavljanje ovih isprava. Spor se vodi o teretu koji je bio sadržan u tri teretnice i to: a) tri sanduka ukupne težine 4.354 funte; b) jednog sanduka teškog preko 9 tona, i c) jednog automobila težine 2.320 funti i zapremnine 44.380 stopa. Sva je ova roba bila kao sanduci odnosno automobil identificirana i specificirana u tereticama, a brodar ju je kao takvu i primio na prijevoz. Roba nije ni primljena ni predana na prijevoz kao neindividualizirana količina neke robe izražena prostorno ili težinski. S obzirom na ovakvo činjenično stanje sud uzima kao jedinicu pojedini sanduk i automobil na osnovi ko-

je brodar ograničava svoju odgovornost. Težinska odnosno prostorna mjera bila bi primjenjiva samo pod pretpostavkom da je brodar primio na prijevoz neindividualiziranu robu izraženu po težini ili prostoru.

Sud se na koncu upustio u ispitivanje suvremenog značenja izraza "koletto". U ranijim vijekovima, kad se ukrcaj i iskrcaj obavljao isključivo pomoću ljudske snage, koleta su bila zaista onolika kolika su se mogla manipulirati ljudskom snagom. U današnjoj velikoj lučkoj mehanizaciji, koja dopušta mogućnost manipuliranja s velikim komadima, izraz "koletto" dobio je drugo značenje. Pod njim se danas podrazumijevaju ne samo mali komadi nego i veliki koji su individualizirani, i koji se kao takvi primaju na prijevoz bez obzira na njihovu zapremninu i težinu.

(DMF 1967, str.23)

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Le Havre

Presuda od 16.XI 1965.

Sté Safic Alcan et Cie c/a Norddeutscher Lloyd i zapovjednik broda "Siegstein"

Prijevoz stvari morem - Zastara zahtjeva protiv broдача - Jednogodišnji zastarni rok iz Konvencije o teretnici od 1924. godine predviđen je u brodarovu korist - Ovaj se rok ne može obustaviti samom izjavom korisnika prijevoza da radi pregovora o mirnom rješenju spora smatra da se rok zastare obustavlja dok brodar ne dađe svoj odgovor - Ako je brodar nekoliko dana prije isteka zastarnog roka vratio primaocu dosije spisa koji mu je ovaj poslao u vezi s pregovorima za nužno rješavanje spora, i tako primaocu omogućio da u toku zastarnog roka podnese tužbu, nastupa zastara, ako tužba u toku zastarnog roka nije podnesena

Tužitelj je primalac, a tuženi je brodar. Tužba se odnosi na naknadu štete za oštećeni teret koji je brodar prevezao. Tuženik je istakao prigovor zastare, jer prema Konvenciji o teretnici od 1924. god. zastara iznosi jednu godinu računajući od dana kada je teret predan, odnosno kad je morao biti predan primaocu, a tužba da je podnesena poslije ovoga roka.

Tužitelj stoji na stajalištu da zastara nije nastupila i to iz ovih razloga: Brodaru je, preko njegovog agenta, tužitelj dostavio svoj dosije spisa koji se odnosio na ovaj predmet da bi mu tako dao priliku da stvar prouči i