

čitave partije robe, ili kao što je u gornjoj presudi slučaj preko 2.500 boca, zaista se ne može tvrditi da tu štetu brodar nije, i unatoč nepostojanju poklopaca na sanducima, mogao spriječiti i upotrebom najobičnije pažnje, pa je s ovog stajališta dispozitiv gornje presude pravilan.

Interesantno je stajalište suda da brodar nema prava pozivati se na nedostatak ambalaže, ako robu stalno prima ambalažiranu na isti način. Čini nam se da se ovom stajalištu može prigovoriti. Iz okolnosti da je jedan način ambalažiranja uobičajen, nikako ne proizlazi da brodar, kao i vozar uopće, preuzimaju na sebe rizik za štete koje budu prouzrokovane odnosnim načinom ambalažiranja. Uobičajenost ambalažiranja na odgovornost brodaru utječe utoliko što on mora znati na koji će način postupati s teretom da ga očuva, a ako unatoč tomu dokaže da se šteta dogodila zbog stanja ambalaže, za nju neće biti odgovoran. U ovom slučaju može se povući usporedba između prirodnog svojstva robe i stanja ambalaže. Brodar kao i vozar općenito ne odgovaraju ne samo za štetu prouzrokovanu manom nego i prirodnim svojstvom robe. Ako ambalaža odgovara uobičajenim zahtjevima, situacija je ista kao i kod prirodnog svojstva robe, što znači da se brodar ne može pozivati na odgovornost da on nije znao na koji će način postupati.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Rouen

Presuda od 27.V 1966.

Sté Deschamps i S.A.R.L. Leduc-Rouen
c/a zapovjednik broda "Zarzis", brodo-
vlasnik Cotunav, Sté Transit africain
i Union normande

Prijevoz stvari morem - Brodarcova odgovornost - Klausula u teretnici o nadležnosti suda - Primjena prava - Važnost klauzule nadležnosti suda treba prosudjivati prema zakonu mjesta u kojem je teretnica izdana - Ova klauzula obvezuje primaoca iako teretnicu nije potpisao krcatelj, ako se njegov potpis ne traži prema zakonu mjesta u kojem je teretnica izdana - Prema francuskom pravu klauzule teretnice koju nije potpisao krcatelj obvezuju primaoca ako je on znao za ugovorene uvjete teretnice - Smatra se da su primaocu ovi uvjeti bili poznati ako brodar na odnosnoj relaciji puta duže vremena vrši prijevoz iste robe - Klausula o nadležnosti suda vrijedi i kada ima više tuženika

Brodar je primio na prijevoz iz Tunisa u Rouen 393 hl vina. Prilikom dolaska broda na odredište vino je bilo

pomoću brodskih sisaljki prekrcano na jedan riječni brod. Tom prilikom je utvrđen manjak od 38,75 hl vina. Prima-lac je pravovremeno uložio protest pomorskom i riječnom brodaru pa tuži za naknadu štete svoga agenta i oba broda-ra.

Sud je bez daljnjega odbio tužbeni zahtjev pro-tiv riječnog brodara i agenta. Što se tiče agenta došao je do zaključka da je on postupao kao što je morao postupati i da ničim nije pridonio šteti.

Riječni brodar nije odgovoran jer je dokazano da je predao onu količinu vina koju je primio na prijevoz.

Pomorski brodar, koji bi jedino načelno mogao biti odgovoran, podigao je prigovor nenadležnosti suda. Na-vodi naime da je u teretnicu unesena klauzula prema kojoj bi za sporove koji nastanu iz prijevoza obuhvaćenog teret-nicom bili nadležni tuniski sudovi.

Tužitelj se protivi ovom prigovoru. Iznosi da teretnicu nije potpisao krcatelj, pa da prema tome ona za njega tj. tužitelja predstavlja samo brodarovu primku o preuzimanju tereta, čiji uvjeti ugovora za primaoca nisu mjerodavni.

Sud se, prihvaćajući tuženikovo stajalište, pro-glasio nenadležnim iz ovih bitnih razloga:

U pogledu valjanosti i značaja teretnice treba primijeniti zakon zemlje u kojoj je teretnica izdana. Bu-dući da je ona izdana u Tunisu, mora se primijeniti tuni-sko pravo. Ovo pravo, u skladu s Konvencijom o teretnici od 1924. godine, ne zahtijeva da teretnicu potpiše i krca-telj. Prema tome ovo je dovoljan razlog da se francuski sud proglasi nenadležnim. Osim toga i primjenom francuskog prava treba prihvatiti tuženikov prigovor. Prema ovome pravu uvjeti teretnice koju nije potpisao i krcatelj obve-zuju i primaoca ukoliko se može pretpostaviti da je on znao za uvjete brodarove teretnice. To u ovom slučaju treba pretpostavljati jer je poznato da tuženik duže vremena prevozi vino na relaciji Tunis-Rouen. Osim toga prema stal-noj sudskoj praksi primalac se ne može opirati klauzuli o nadležnosti koju sadrži teretnica nepotpisanog krcatelja, ako se ta klauzula ne protivi francuskom javnom poretku. Budući da je tužba protiv agenta i riječnog brodara odbije-na, to je u sporu ostao samo pomorski brodar koji je izdao teretnicu, pa je i ovo jedan od razloga da treba prihvatiti njenu klauzulu o nadležnosti suda. Međutim kaže sud, kad bi bilo i više tuženika, toj bi klauzuli trebalo priznati valjanost.

(DMF 1967, str.103)

B.J.

Bilješka.- Propis da teretnicu potpisuje i krcatelj danas je u praksi veoma rijedak, a vuče svoje porijeklo iz starijeg francuskog prava. Interesantno je navesti da Uredba o brodarskim ugovorima i ugovorima o pomorskim prijevozima koja sadrži provedbene odredbe za francuski Zakon o brodarskim ugovorima i ugovorima o pomorskim prijevozima u čl.37. zahtijeva da teretnicu potpiše i krcatelj, pa je problem koji se raspravlja u gornjoj presudi i dalje u Francuskoj aktuelan.

B.J.

DISTRIKTUALNI SUD ISTOČNOG
DISTRIKTA MICHIGANA

Presuda od 31.V 1962.

Chesapeake and Ohio Railway Co.,
c/a United States of America

Nasukanje - Pošto je utvrđeno da plutača nije bila na svome položaju tri dana nakon što se tužiteljev brod nasukao na pličinu koja je tom plutačom trebala biti označena, sud smatra da se plutača nije nalazila na svom oglašenom položaju ni u času nesreće - Budući da SAD odgovaraju za pomorske znakove, SAD treba da odgovaraju i za štetu nastalu nasukanjem broda, jer je to nasukanje bilo izazvano upravo propustom Obalne straže da na odgovarajući način vodi brigu o položaju plutače

Brigu o plutači vodio je odred Obalne straže sa službom na samom svjetioniku. Jedno vrijeme su ljudi iz odreda nadzirali položaj plutače pomoću nekog skalupljenog zurila, a kasnije su dapače promatrali tu plutaču samo stojeći uz jedan unutarnji dovratik svjetioničarske kućice, snimajući položaj plutače poprijeko sobe kroz prozor. Ukoliko je plutača s opisanoga položaja promatrača bila vidljiva u odredjenom kutu prozora, smatralo se da je ona na svome pravom položaju.

Jasno je da se na ovaj način eventualna promjena položaja plutače nije mogla utvrdjivati za sve smjerove mogućeg pomicanja.

Iako je svjetioničar svojedobno zatražio da mu se stavi na raspolaganje odgovarajući instrumenat, kojim bi mogao precizno utvrdjivati položaj plutače, njegova je molba bila odbijena samo zato što Komanda Obalne straže nije običavala opskrbljivati svjetionike ovakvim instrumentima.