

Bilješka.- U našem pravu zauzeto je drukčije stajalište. Kogentni propisi o brodarovoj odgovornosti primjenjuju se bez obzira da li je izdana teretnica ili nije. Isto tako nije odlučno ni pitanje o kojim se strankama radi, da li o odnosu stranaka koje su sklopile ugovor - brodar i naručitelj, ili o odnosu između brodara i trećega zakonitog imaoaca teretnice. Prema tome po našem pravu i klauzule ugovora o prijevozu koje se protive kogentnim propisima Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova ništava su i u odnosu između naručitelja prijevoza i brodara.

B.J.

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 10.II 1967.

Sté Air Cameroun c/a Cie  
maritime des Chargeurs réunis  
i International Aircraft  
Services, New-Yersey

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Šteta na teretu - Granica brodarove odgovornosti - Obračun zlatne funte - Prijevoz kontenera - Ako brodar u teretnicu ne unese klauzulu o stanju ambalaže (kontenera), pretpostavlja se da je ambalaža, dok se protivno ne dokaže, prilikom predaje na prijevoz bila u ispravnom stanju - Ako iz oblika kontenera proizlazi na koji način se s njime mora manipulirati i kako ga se mora smjestiti u brod, krcatelj nije dužan na kontener postavljati oznake upozorenja, niti upozoriti brodara kako će s kontenerom manipulirati - Nepravilne manipulacije ukrcaja, slaganja i iskrcaja, ne mogu se kvalificirati kao zla namjera ili gruba nepažnja - Klauzula s kojom brodar ugovara na koji način će se obračunati zlatna vrijednost funte iz Konvencije o teretnici iz 1924. godine, nije pravovaljana ako bi tako ugovoreni način obračuna bio za korisnika prijevoza štetniji od burzovne vrijednosti zlatne funte - U ovom slučaju se obračun zlatne funte vrši prema njevoj burzovnoj vrijednosti na dan presude

Brodar je prevezao dva kontenera u kojima su bili smješteni avionski motori. Na određitu je utvrđeno da su motori oštećeni. Primalac tuži brodara i krcatelja, koji je ujedno bio i prodavalac motora, za naknadu štete. Krcateljevu odgovornost primalac vidi u okolnosti što nije na kontenere postavio znakove upozorenja "gore - dolje", iz kojih bi proizlazilo kako se konteneri moraju smjestiti

u brodu. Osim toga krcatelj je odgovoran i što nije brodara posebno upozorio kako se s kontenerima mora manipulirati. Brodar je odgovoran što nije u teretnicu unio nikakve opaske o stanju kontenera, na temelju čega se pretpostavlja do protivnog dokaza da prilikom preuzimanja na prijevoz konteneri nisu imali mana koje su prouzrokovale oštećenje motora. Ovu pretpostavku brodar tokom postupka nije uspio oboriti. Budući da je brodar stavio prigovor ograničenja svoje odgovornosti, tužitelj traži da sud proglasi brodara da je za štetu kriv radi grube nepažnje, pa da ga na temelju toga obveže na punu naknadu štete.

Prvostepeni sud je krcatelja oslobodio, a brodara obvezao na naknadu štete u iznosu od 200 zlatnih funti.

Drugostepeni sud je ovu presudu potvrdio iz slijedećih bitnih razloga:

Prigovori koje tužitelj iznosi protiv krcatelja ne odgovaraju stvarnom stanju. Vještaci koji su na odredištu pregledali kontenere nisu pronašli na njima nikakvih nedostataka. Osim toga konteneri su bili cilindričnog oblika i imali su drveno postolje. Iz ovoga proizlazi da su, i bez posebnih oznaka i upozorenja, konteneri morali biti postavljeni uspravno s postoljem prema dolje. Vještačenjem je utvrđeno da je tokom prijevoza popustio jedan komad kojim je motor bio pričvršćen, što je prouzrokovalo probijanje stijenke kontenera. Zbog ovoga probijanja u kontener je ušla vlaga koja je prouzrokovala štetu na motoru.

Budući da brodar nije prilikom preuzimanja kontenera na prijevoz u teretnicu primio opasku da su konteneri probijeni, to se mora pretpostaviti da prilikom preuzimanja na prijevoz nisu imali odnosno oštećenje, dok brodar ne dokaže protivno, što u ovom slučaju nije uspio. S obzirom na izneseno činjenično stanje koje se odnosi na oblik kontenera, brodar je morao kontenere na brod postaviti uspravno, a ne, kao što je učinio, u ležeći stav, pa je prema tome kriv za nepravilno slaganje tereta, jer ga nije složio onako kako bi to morao učiniti obzirom na vrst ambalaže.

Sud međjutim ne prihvaća tužiteljevo stajalište da se radi o brodarovoj gruboj nepažnji, pa da bi, dosljedno tome, morao odgovarati neograničeno. Prema stajalištu suda greške u manipuliranju teretom ne mogu biti smatrane kao kvalificirana krivnja. Brodar dakle odgovara ograničeno, što znači za svaki kontener do 100 zlatnih funti.

U teretnici je navedena klauzula prema kojoj se zlatna funta iz Konvencije o teretnici iz 1924. godine obračunava s dvije papirnate funte. Brodar se pozvao na ovu kla-

uzulu. Sud medjutim ovu klauzulu nije prihvatio. Prema stajalištu suda ta klauzula ne može ići na štetu brodarovog sukontrahenta. To znači da će se vrijednost zlatne funte iz Konvencije o teretnici iz 1924. godine morati obračunati prema burzovnoj vrijednosti funte na dan presude, ukoliko je u teretnici ugovoreni obračun za korisnika prijevoza nepovoljniji od burzovnog.

(DMF 1967, str.675)

B.J.

APELACIONI SUD, Pariz

Presuda od 4.III 1967.

Cie d'assurances générales  
l'Helvetia c/a Worms, Cie  
maritime et charbonnière

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost za štetu prije ukrcaja i poslije iskrcaja tereta - Nestanak tereta s obale - Dokaz da je teret nestao nakon iskrcaja - Ako je primalac prilikom preuzimanja tereta u teretnicu unio klauzulu da je ugovor ispunjen, pretpostavlja se da se prije toga uvjerio da je roba iskrkana iz broda i da se nalazi u dobrom vanjskom stanju - Dopustiva je klauzula kojom brodar otklanja svoju odgovornost za štetu na teretu prije ukrcaja i poslije iskrcaja - Da bi brodar, uz postojanje navedene klauzule, za tu štetu bio odgovoran, potrebno je dokazati da je za štetu kriv on ili osobe za koje odgovara

Brodar je preuzeo na prijevoz 6 koleta robe. U zaključnicu, putem koje je bio sklopljen ugovor o prijevozu, unesena je klauzula prema kojoj naručitelj u svoje ime i u ime svojih sljednika prihvaća brodarove klauzule unesene u njegovu teretnicu. U teretnici je, medju ostalim, bila navedena klauzula prema kojoj brodar otklanja svaku odgovornost za štetu na teretu koja nastane prije ukrcaja i poslije iskrcaja robe.

Na odredištu se teret nije mogao pronaći, pa je osiguratelj nadoknadio primaocu štetu, i tuži brodara da mu nadoknadi isplaćenu osigurninu.

Medju strankama je u prvom redu bilo pitanje na kojem dijelu puta je roba nestala. Da li za vrijeme plovidbe morem, ili nakon iskrcaja. Sud je zauzeo stajalište da