

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 iskrcana 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

je teret nestao nakon iskrcaja u brodarovom kopnenom skladištu. Primalac je naime, da bi mogao preuzeti teret, vratio brodaru originalni primjerak teretnice u zamjenu za "bez zapreke" na temelju koje isprave je brodar odobrio primaocu da preuzme robu. Primalac je u teretnicu unio opasku da je ugovor ispunjen. Na temelju ove opaske, zaključuje sud, primalac se kao stručna osoba prije nego li je odnosnu opasku unio u teretnicu, uvjerio da je roba iskrcana iz broda, i da se nalazi u dobrom vanjskom stanju. Prije nego li se o ovim činjenicama uvjerio, sigurno je da navedenu opasku u teretnicu ne bi unio. Ovo su razlozi na temelju kojih sud zasniva svoje uvjerenje da je roba nestala nakon iskrcaja.

Poslije toga sud je ispitivao valjanost klauzule unesene u teretnicu, na temelju koje brodar otklanja od sebe odgovornost za štetu nastalu na teretu prije ukrcaja i poslije iskrcaja. Sud, primjenom francuskog zakona od 2.IV 1936. priznaje pravovaljanost ovim klauzulama. Da bi unatoč navedenoj klauzuli brodar ipak za štetu bio odgovoran, tužitelj bi morao dokazati da je štetu skrivio bilo brodar, bilo osoba za koju brodar odgovara. Budući da primalac s takvim dokazom nije uspio, sud je brodara oslobodio dužnosti naknade štete.

(DMF 1967, str.679)

B.J.

Bilješka. - Za naše pravo gornja presuda je interesantna u dijelu u kojem se govori o valjanosti klauzule s kojom brodar otklanja odgovornost za štetu nastalu na teretu prije ukrcaja i poslije iskrcaja, jer su takve klauzule u našem Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova izričito dopustive. Unatoč njihovoj načelnoj dopustivosti, ipak postoji mogućnost da će i naši sudovi navedenim klauzulama stavljati određena ograničenja kao što je to učinio francuski sud u gornjoj presudi. Do kojih granica su ove klauzule u našem pravu dopustive i pod kojim uvjetima, treba da odgovori sudska praksa, koja se, koliko je nama poznato, još nije imala prilike pozabaviti ovim pitanjem.

B.J.