

TRGOVAČKI SUD, Le Havre

Presuda od 14.V 1968.

Cie La Nationale i drugi
osiguratelji c/a Sté normande
de transports et de manutention

Prijevoz stvari morem - Prijevoz vina - Ugovor o prijevozu i ugovor o najmu brodskog skladišta - Dokazna snaga čiste teretnice - Klauzula o nadležnosti suda o primjeni prava - Brodarova odgovornost - Transportni kalo vina - Radi se o ugovoru o prijevozu, a ne o ugovoru o najmu brodskih skladišta, premda je korisnik prijevoza sam ukrcao teret, zapečatio, otpečatio brodska skladišta, te iskrcao teret, ako je brodar za ukrcani teret izdao teretnicu - Kad je brodar izdao čistu teretnicu, smatra se da je primio onoliko tereta koliko je u njoj navedeno - Ovu količinu ne može pobijati ni prema primaocu koji je ujedno bio i krcatelj - Kad sam primaac iskrcava teret, brodar za štete nastale tokom iskrcavanja ne odgovara, pa se njegova odgovornost temelji na količini tereta u času početka iskrcavanja - Od manjka tereta, treba odbiti uobičajeni transportni kalo - Za vino taj kalo iznosi 0,50% - Kad su stranke u teretnici ugovorile nadležnost jednog odredjenog suda, a u pogledu primjene prava nisu ništa odredile, smatra se da su ugovorile pravo države suda

Brodar je prevezao 1.447,37 hektolitara vina koje je bilo namijenjeno hebrejskom vjerskom obredu. Na odredištu je utvrđeno da nedostaje 65,90 hektolitara. Osiguratelji su nadoknadili štetu, pa tuže brodara da im naknadi isplaćenu osigurninu.

Brodar se protivi tužbenom zahtjevu. Navodi da se u ovom slučaju radilo o posebnoj vrsti vina koje je bilo namijenjeno hebrejskom vjerskom obredu. Prema hebrejskim vjerskim propisima s tim vinom smiju manipulirati isključivo Hebreji. Tako je bilo i u ovom slučaju. Vino su ukrcali u brodske cisterne, cisterne zapečatili i otpečatili, te iskrkali iz broda Leviti koji su radili pod nadzorom svoga rabina. S obzirom na ovakvo činjenično stanje brodar smatra da se nije radilo o ugovoru o prijevozu već o ugovoru o najmu brodskih skladišta. Osim toga brodar tvrdi da je vlasnik vina teret sam ukrcao i iskrcao, pa da ni na temelju ovoga razloga ne može on biti odgovoran za utuženi manjak.

Sud nije prihvatio ovo brodarovo stajalište, već ga je obvezao na naknadu štete. Bitni razlozi suda su slijedeći:

Budući da je brodar za sporni prijevoz izdao teretnicu u kojoj je bilo navedeno koliko je vina ukrcano u brod,

ne može se raditi o ugovoru o najmu brodskih skladišta, već isključivo o ugovoru o prijevozu. Stranke su u teretnicu unijele klauzulu na temelju koje je za sporove iz ovoga posla nadležan sud u Le Havreu. Budući da u pogledu primjene prava nisu ništa posebno ugovorile, treba smatrati da su se, na temelju klauzule o nadležnosti suda, podvrgle francuskom pravu.

Kako brodar u teretnicu nije unio nikakvu ogradu u pogledu količine primljenog tereta, treba smatrati da je u brod ukrcao onu količinu vina koja je navedena u teretnici. Medjutim jer je sam primalac iskrcao vino, brodarova odgovornost prestaje u momentu početka iskrccavanja tereta. Za štetu prouzrokovanu iskrccavanjem brodar ne odgovara. U konkretnom slučaju je to tim očitije što je u protestu upućenom brodaru navedeno da je manjak vina utvrđen nakon iskrccavanja. Od utvrđenog manjka treba odbiti uobičajeni transportni kalo koji za vino iznosi 0,50%.

Kako sud nije raspolagao s podacima koliko je vina bilo u brodskim skladištima u času početka iskrccavanja, to je brodar načelno obvezao da primaocu nadoknadi štetu za manjak vina i to u razlici između količine navedene u teretnici i one ustanovljene u času početka iskrccavanja, odbivši, u brodarovu korist, transportni kalo od 0,50%.

(DMF 1969, str.232)

B.J.

Bilješka.-- U gornjoj presudi sud je zauzeo nekoliko načelnih stajališta koja zaslužuju da budu posebno spomenuta. Tako:

a) Ugovor o prijevozu i ugovor o najmu brodskih skladišta. Brodar je temeljio svoje stajalište na tvrdnji da se radi o ugovoru o najmu brodskih skladišta, a ne na ugovoru o prijevozu. Ovo svoje stajalište osniva na okolnosti da je sam krcatelj krcao i iskrccavao teret te zapečatio i otpočatio brodska skladišta. Sud ovo stajalište nije priznao pozivajući se na činjenicu da je brodar za primljeni teret izdao teretnicu. Slažemo se sa stajalištem suda da izdavanje teretnice čini jedan posao prijevoznim ugovorom. Medjutim na žalost iz obrazloženja presude ne proizlazi koje bi stajalište sud u ovom pitanju zauzeo da teretnica nije bila izdana. Da li bi i pod ovom pretpostavkom smatrao da se radi o prijevoznom ugovoru, ili o ugovoru o najmu brodskih skladišta. Čini nam se da bi se moralo raditi o prijevoznom ugovoru, jer je primanje robe s brodarove strane i u ovom slučaju njegova glavna obaveza, a na pravnu prirodu ovoga posla ne utječe činjenica tko je robu ukrccavao odnosno iskrccavao. Ni izdavanje teretnice nije preduvjet za postojanje ugovora

o prijevozu. Činjenica što je brodaru krcatelj eventualno zabranio da kontrolira količinu ukrcanog tereta, a primalac količinu iskrcanog, može utjecati samo na njegovu odgovornost za manjak robe koji manjak ovisi utvrđivanjem ukrcane i iskrcane količine. Ukoliko su navedene količine nesporne, ili inače tokom postupka utvrđjene, brodar će za manjak svaki put morati odgovarati prema propisima o prijevoznom a ne o skladišnom poslu.

b) Dokazna snaga čiste teretnice. Prema dosadanjim propisima brodar ima pravo, i unatoč izdavanju čiste teretnice, dokazivati koju je količinu tereta primio na prijevoz. U gornjoj presudi sud mu je to zabranio. U praksi se zabranjuje dokazivanje protiv navoda čiste teretnice kad ona dođe u ruke trećega, što u gornjem sporu nije bio slučaj jer je krcatelj i primalac bila jedna te ista osoba. Nemogućnost brodarova obaranja podataka u čistoj teretnici i formalno je zabranjeno u Protokolu o izmjeni Konvencije o teretnici od 1924. godine. Međutim i bez obzira na ovu zabranu, dok se teretnica nalazi u rukama krcatelja, odnosno naručitelja koji nastupa kao primalac, brodar će svaki put imati pravo obarati podatke čiste teretnice. To proizlazi iz načela o vrijednosnim papirima prema kojima osobe čiji se odnos zasniva na vrijednosnom papiru mogu svaki put postavljati prigovore iz svoga osobnog odnosa. Za teretnicu to znači da brodar može svaki put dokazivati da je primio nešto drugo, manje ili u gorem stanju od onoga što proizlazi iz same teretnice. I s ovoga stajališta je sud pogriješio u gornjoj presudi kad brodaru nije dopustio dokazivanje koja je količina vina bila ukrcana u brod.

c) Odgovornost brodara za štete prouzrokovane iskrcavanjem tereta. Sud je stao na stajalište da brodar ne odgovara za štete nastale tokom operacije iskrcavanja koje izvrši sam primalac. Čini nam se da je ovo stajalište tačno, jer strankama treba omogućiti da se sporazumno u tome gdje će se izvršiti primopredaja tereta između brodara i krcatelja odnosno primaoca. Kad je brodaru dopušteno ugovarati da će teret primiti odnosno predati u skladište broda, tada logički proizlazi da on neće odgovarati za štete koje nastanu prije odnosno poslije predaje, ako on te štete nije skrivio. Treba međutim navesti da postoje i protivna stajališta koja, i unatoč odnosnim klauzulama, brodara čine odgovornim za štete nastale tokom operacije ukrcavanja i iskrcavanja koje obavi korisnik prijevoza, a odgovarajuće klauzule tumače samo u smislu brodarovog oslobodjenja snažanja troškova ukrcanja odnosno iskrcanja.

d) Primjena prava. Ako je ugovorena nadležnost određenog suda, tada treba primijeniti pravo države suda, ukoliko iz same ugovorne klauzule ne proizlazi drukčije. Valja

medjutim napomenuti da ovo stajalište nije u teoriji i praksi općenito prihvaćeno. Ima i protivnih mišljenja prema kojima ugovaranje suda samo po sebi ne znači i ugovaranje prava države suda.

B.J.

OKRUŽNI SUD, Genova

Presuda od 21.VI 1967.

Alpina S.A. i druga osiguravajuća društva c/a Samband
Islenzkra Samvinnufelaga

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Primjena Konvencije o teretnici od 1924. na Island - Slaganje tereta - Vjetrenje tereta tokom putovanja - Slabo slaganje tereta ne spada medju tzv. izuzete slučajeve - Ovakvo slaganje može biti razlog za oslobodjenje broдача od odgovornosti kao djelo, odnosno propust korisnika prijevoza - Pogrešno je tokom putovanja a za vrijeme velikih vrućina istovremeno vjetriti teret prirodnom i umjetnom ventilacijom, jer se na ovaj način povećava temperatura zraka u brodskim skladištima - Brodar je odgovoran za štetu na teretu koja bude prouzrokovana ovakvim načinom vjetrenja

Brodar je preuzeo na prijevoz teret bakalara iz Reykjavika u Genovu. Na odredištu je utvrđeno da je jedan dio tereta pokvaren. Osiguratelji su primaocu nadoknadili štetu i tuže broдача za naknadu isplaćene osigurnine.

Sud je u svrhu rješenja ovoga spora morao prvenstveno riješiti pitanje primjene prava. Postavilo se naime pitanje da li će se primijeniti Konvencija o teretnici od 1924. godine, budući da Island od svog proglašenja nezavisnosti 1944. godine tu Konvenciju nije potpisao. Sud je, bazirajući se na stajalištu samog Islanda koji smatra da ga Konvencija obavezuje, primijenio Konvenciju. Island je naime od 1924. do 1938. godine bio u personalnoj uniji s Danskom. Budući da je danski kralj preko svojih punomoćnika navedenu Konvenciju potpisao 1924, a Danska vlada ju je ratificirala 1938. godine, Island smatra da i njega na temelju toga Konvencija obavezuje.

Brodar se u svoju obranu poziva na okolnost da je bakalar bio slabo složen u brod. Slabo slaganje prema broдарovu stajalištu spada medju tzv. izuzete slučajeve, koji slučajevi stvaraju pretpostavku o broдарovoj neodgovornosti. Sud ovo stajalište nije prihvatio, jer zaključuje da Konvencija o teretnici od 1924. godine ovaj razlog nije navela