

zaključen ugovor o popravku, sa znanjem naručitelja iz ugovora o popravku. U tom su slučaju suci Apelacionog suda (Lord Denning M.R, LL.JJ. Diplock i Salmon) smatrali da i bez ugovora između treće firme i naručitelja nastaje obveza treće firme prema tužitelju-naručitelju da dužnom pomnjom postupa s povjerenom joj stvari. Niz kasnijih i ranijih slučajeva presudjeno je u skladu s ovom presudom iz 1966. Stoga se i u spornom slučaju mora smatrati da je tuženi slugač uzevši u posjed tužiteljev teret preuzeo i obvezu da s njime postupa dužnom pažnjom, i to bez obzira na to da li je pojam "bailment" jednako shvaćen u australijskom kao i u engleskom pravu.

(LLR 1970, 2, str.1)

E.P.

Bilješka.- Ova presuda Tajnog savjeta u skladu je s nizom presuda engleskih sudova, a uspostavlja, nezavisno od ugovora broдача i slugača, izravnu pravnu vezu između slugača i primaoca tereta. Suprotno razvoju u francuskom pravu u njegovoj novoj kodifikaciji, tendencija je engleske i australijske judikature da nametne slugaču obvezu dužne pomnje ne samo prema njegovoj ugovornoj protustranci (koja je u konkretnom slučaju bio broдар) nego i prema primaocu, koji nije bio u ugovornoj vezi s naručiteljem posla. Odatle slijede onda i dalje konzekvencije, napose isključenje propisa koji se odnose na ograničenje broдарove odgovornosti.

E.P.

FRANCUSKI KASACIONI SUD

Presuda od 12.XI 1969.

Cie française de navigation (C.F.N.)
c/a Association des pèlerinages de Paris

Prijevoz putnika morem - Štrajk brodske posade - Nemogućnost pravovremenog isplovljenja broda iz luke ukrcaja putnika - Datum dolaska broda u luku odredišta - Razrješenje ugovora zbog nemogućnosti održanja ugovorenog datuma dolaska broda na odredište - Broдар se ne može pozivati na štrajk kao razlog nemogućnosti isplovljenja broda iz luke ukrcaja putnika ako štrajk za njega nije viša sila - Štrajk za broдача nije viša sila ako je bio predvidiv - Pod ovom pretpostavkom broдар je dužan prevesti putnike do odredišta drugim pogodnim sredstvom ako mu to nije moguće brodom - Ukoliko on to ne učini, dužan je svom suugovaraču nadoknaditi troškove koje je suugovarač

imao za prijevoz putnika drugim sredstvom - Ukoliko je u ugovoru točno naveden dan kada brod mora stići na odredište, a brodaru je bilo poznato da je datum traženoga dolaska broda na odredište za njegovog sukontrahenta važan, pa ukoliko taj datum ne može održati, ugovor se ne suspendira nego razrješava - Kasacija ne ulazi u ispitivanje pravne prirode ugovora o prijevozu putnika ako je taj prigovor iznesen tek u trećestepenom postupku, a za njegovo rješavanje treba uz pravne ispitivati i stvarne elemente

Društvo koje organizira prijevoz hodočasnika u Svetu Zemlju sklopilo je ugovor s brodarom o prijevozu jedne grupe hodočasnika. U ugovoru je, među ostalim, bila navedena klauzula da će brod otputovati iz luke Marseille, da će prispjeti u Haifu u nedjelju 11.VIII 1963. u 7 sati ili kasnije. Medjutim koncem VII mjeseca u Marseillu nastali su štrajkovi posade brodova koji su se nalazili u luci, pa je brodar brzojavno obavijestio naručitelja prijevoza 5.VII da je posada njegovog broda stupila u 48 satni štrajk i da će brod otputovati iz Marseilla 8.VIII u 20 sati. Ta je obavijest data bez ikakvih uvjeta, premda su socijalni nemiri u vrijeme slanja brzojava bili u punom jeku. Budući da štrajk nije prestao kako je brodar predviđao, on je ponovo brzojavio naručitelju 9.VIII u 19,15 sati da će brod isploviti iz Marseilla bilo 8.VIII prije podne, bilo 9.VIII u 4 sata, i da će na svaki način stići u Haifu 13.VIII u 7 sati, a da će se putnici ukrcati na brod 8.VIII između 14 i 15 sati. Na temelju ove obavijesti hodočasnici su napustili Paris posebnim vlakom i 8.VIII su se ukrcali na brod. Medjutim u medjuvremenu pomorci u Marseillu su odlučili produljiti svoj štrajk za još 24 sata. Budući da je na ovaj način bilo odloženo putovanje broda, naručitelj je hodočasnike uputio u Haifu zračnim putem. Zbog pokrića troškova prijevoza brodar je naručitelja kreditirao odredjenom svotom novaca o čemu je i sastavljen zapisnik.

Na temelju ovakvog činjeničnog stanja između stranaka je nastao spor.

Naručitelj prijevoza zahtijeva od brodara da mu on vrati svotu koju je primio na ime unaprijed plaćene vozarine, te da mu nadoknadi povećane troškove zračnog prijevoza.

Apelacioni sud je proglasio ugovor prestalim, obavezao tuženog brodara u smislu tužbenog zahtjeva s tim da se kompenzira pozajmica koju je brodar dao naručitelju.

Protiv ove presude brodar je uložio žalbu Kasacionom sudu koji je potvrdio drugostepenu presudu.

Brodar se u prvom redu brani da on za nemogućnost pravovremenog isplovljenja broda iz luke Marseille nije odgovoran jer je bio spriječen štrajkom, dakle višom silom. Osim toga da je Apelacioni sud pogriješio kad je smatrao da se u ovom slučaju radi o ugovoru o prijevozu na temelju kojega je brodar bio obavezan na izvršenje djela tj. prijevoz putnika u luku odredišta. Prema brodarovom stajalištu stranke su sklopile brodarski ugovor na temelju kojega je brodar bio sam obavezan da naručitelju stavi brod na raspolaganje u luci Marseille, a to mu je bilo nemoguće zbog više sile. Da se i stane na stajalište da je brodar odašiljanjem brzojava preuzeo na sebe rizik pravovremenog isplovljenja broda iz luke, on bi bio odgovoran samo za štetu koja je time prouzrokovana što u ovom slučaju znači za troškove posebnog vlaka iz Pariza do Marseilla.

Sud tuženikova stajališta nije prihvatio.

Što se tiče štrajka kao razloga za nemogućnost pravovremenog isplovljenja iz luke, sud smatra da unatoč štrajku brodar mora odgovarati za nemogućnost isplovljenja. Drugostepeni sud je došao do zaključka da je štrajk pomoraca u kritično vrijeme bio predvidiv i da kao takav za brodara ne predstavlja višu silu. Brodar je dakle, u nemogućnosti isplovljenja broda iz luke, morao pravovremeno putnike o svom trošku prevesti drugim prijevoznim sredstvom, a među ova sredstva spada i zračni prijevoz. Stranke su prilikom sklapanja ugovora imale u vidu činjenicu da hodočasnici - njih 676 - moraju biti u Haifi točno odredjenog datuma. Taj je datum naknadno produžen na 13.VIII u 7 sati. Brodaru je bilo poznato da je naručitelj prijevoza bio zainteresiran za pravovremeni dolazak broda u luku odredišta. Bilo je potpuno jasno da brod s obzirom na štrajk nije mogao stići na vrijeme u odredišnu luku jer bi putovanje moralo trajati 60 sati. S obzirom na ovakvo činjenično stanje Apelacioni sud je, prema stajalištu Kasacije, pravilno postupio kad je razriješio ugovor, a nije ga samo proglasio suspendiranim.

Kasacija se nije upuštala u ispitivanje da li je zaključeni posao ugovor o prijevozu i brodarski ugovor, jer je taj prigovor brodar iznio tek u trećestepenom postupku, a kako se to pitanje sastoji od stvarnih i pravnih elemenata Kasacija taj prigovor nije mogla raspravljati.

(DMF 1970, str.201)

B.J.

Bilješka.- U gornjoj presudi nije potpuno razjašnjeno glavno pitanje, naime iz kojih razloga sud smatra da je štrajk za brodar bio predvidiv i da kao takav za njega nije predstavljao višu silu. Tim se pitanjem bavio Apelacioni sud, pa je Kasacija prihvatila njegovo stajalište kao činjenično pitanje. Inače smatramo da je sama presuda pravilna.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Marseille

Presuda od 10.VI 1969.

Cie Alliance Assurance c/a
Fabre i Nouvelle compagnie
de paquebots

Prijevoz stvari morem - Vrijeme brodarove odgovornosti - Brodar odgovara za štetu na teretu od časa njegovog preuzimanja pa do predaje primaocu - Ovu odgovornost brodar može suziti od časa početka ukrcaja pa do završetka iskrcaja - Klauzula u teretnici koja je u tom smislu unesena ima pravn učinak i prema primaocu - Postavljanjem tereta na maonu u luci iskrcaja prestaje, na temelju navedene klauzule, brodarova odgovornost za teret

Krcatelj je predao brodaru na prijevoz dva sanduka aluminijskog kućanskog pribora. Na odredištu jedan sanduk nije bio predan primaocu. Osiguratelj koji je osiguraniku nadoknadio štetu tuži brodara i naručitelja prijevoza da mu solidarno isplate svotu koja odgovara visini isplaćene osigurnine.

Tuženici se brane navodeći dva glavna razloga:

Prema Zakonu od 18.VI 1966. brodar odgovara za štetu na teretu od preuzimanja na prijevoz pa do predaje primaocu. On međjutim tu svoju odgovornost može ograničiti od časa početka ukrcaja pa do završetka iskrcaja. U teretnici je upravo bila navedena takova klauzula. Teret je, što je među strankama nesporno, bio iskrčan na jednu maonu od 190 tona, jer brod zbog konfiguracije luke nije mogao doći do gata. Osim toga, kao podredno, tuženici navode da je šteta prouzrokovana višom silom. Kad je naime sanduk bio postavljen na maonu, naglo je nastala jaka struja koja je maonu potopila.

Sud je prihvatio stajalište tuženika o valjanosti klauzule koja ograničava brodarovu odgovornost od čekrka do čekrka. Budući da je teret propao kad je već bio iskrčan iz