

broda, ta je šteta, na temelju navedene klauzule, išla na primaočev rizik.

(DMF 1970, str.224)

B.J.

Bilješka.- U gornjoj presudi jedno od načelnih stajališta je da brodar može ugovorom ograničiti svoju odgovornost od čekrka do čekrka, te da se smatra da je teret iskrčan kad je postavljen na maonu u luci iskrcaja. Sud nije ulazio u ispitivanje zbog kojih razloga brod nije mogao pristati uz obalu. Navodi samo konfiguraciju luke. Ostalo je otvoreno pitanje da li je brodar na sebe preuzeo obavezu da brod dovede do mjesta pristana, pa da je, prema tome, na sebe preuzeo rizik nemogućnosti pristajanja broda uz obalu. Ukoliko bi ovo bio slučaj, tada se, čini nam se, brodar ne bi mogao u svoju korist pozivati na odnosnu klauzulu jer je preuzeo obavezu da će teret predati na obali ispod čekrka broda. Prema tome rizik prijevoza maonom padao bi na njega.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Marseille

Presuda od 10.X 1969.

Union française de douane et de transit i
Ets Carli c/a Cie parisienne de garantie
i drugi osiguratelji, Cie des Messageries
maritimes i zapovjednik broda "Cambodge"

Prijevoz stvari morem - Osiguranje tereta - Šteta na teretu koju je prouzrokovala gamad - Strajk u luci iskrcaja - Odgovornost broдача - Odgovornost zapovjednika broda - Odgovornost osiguratelja - Zapovjednik broda ne može biti tužen za štetu na teretu ako se u postupku kao tuženik pojavi njegov brodar - Šteta na robu prouzrokovana zagadjenjem od gamadi nije šteta koja je posljedica prirodnog svojstva robe - Brodar ne odgovara za štetu koja je prouzrokovana zagadjivanjem od gamadi koja je prešla iz drugog tereta koji je bio smješten u istom brodskom skladištu blizu oštećenog tereta - Brodar ne odgovara za komercijalnu štetu prouzrokovanu oštećenjem tereta - Osiguratelj koji je pokrio rizik štrajka dužan je isplatiti osigurninu za štetu na teretu koja je prouzrokovana zagadjenjem od gamadi, premda je otklonio odgovornost za ovo zagadjenje, ako je zagadjenje direktna posljedica štrajka - Zagadjenje je direktna posljedica štrajka kad je brod zbog štrajka ležao u luci a u to vrijeme se teret zagadjivao - Ako se ne može utvrditi koliko je tereta zagadjeno na putovanju a

koliko u luci za vrijeme štrajka, tu činjenicu sud prosudjuje po svom slobodnom uvjerenju

Brodar je prevezao iz Indije u Marseille teret bijeloga luka. Kad je brod stigao u luku odredišta, u luci je vladao štrajk i teret zbog toga nije mogao biti iskrčan pa je stajao na brodu 25 dana. Budući da je bilo opaženo da se teret kvari, sud je na zahtjev zainteresiranika imenovao vještaka koji je morao utvrditi uzrok štete i njenu količinu. Vještak je utvrdio da jedan dio luka nedostaje, a drugi da je zaražen parazitima koji su na luk prešli iz jedne bale pamuka, koja je bila smještena u blizini luka u istom brodomskom skladištu.

Primalac traži naknadu štete od zapovjednika broda, broдача i osiguratelja. Osim štete za gubitak i oštećenje luka traži da mu brodar isplati i 3.000 franaka na ime komercijalne štete.

U pogledu pojedinih tuženika sud je zauzeo slijedeća stajališta:

a) Zapovjednik. Sud prihvaća stajalište zapovjednika da on ne može biti odgovoran ako se u sporu za isti zahtjev pojavi brodar kao tuženik, pa je prema tome tužbu protiv zapovjednika odbio.

b) Brodar. Brodar se priznaje odgovornim za štetu koja se odnosi na manjak tereta. Nasuprot tome odbija platiti iznos koji se tiče oštećenja luka. Iznosi naime da je do zagadjenja došlo za vrijeme boravka broda u luci Marseille, zatim s razloga štrajka. Brodar dakle za posljedice štrajka ne odgovara. Sud je zaključio da nije moguće utvrditi da li je zagadjenje nastalo za vrijeme puta ili dok je brod stajao u luci Marseille. I put i čekanje u luci trajalo je svako po 25 dana. Budući da se ne može isključiti mogućnost da je do zagadjivanja došlo i za vrijeme puta, sud po svom slobodnom uvjerenju zaključuje "ex-aequo et bono" da je jedna trećina štete nastala za vrijeme puta, a dvije trećine za vrijeme boravka u luci, premda je stajanje broda u luci trajalo jednako koliko i sam put jer je poznato da se ova vrst zagadjivanja tokom vremena pojačava. Sud nadalje smatra da ova šteta nije posljedica prirodnog svojstva robe, pa se na taj razlog od oslobodjenja odgovornosti brodar ne može ni pozivati. Šteta je posljedica okolnosti što je uz luk bio smješten pamuk. Ovo je razlog za koji brodar ne odgovara, jer je obuhvaćen odredbom čl.27, par. d) Zakona od 18.VI 1966. prema kojemu je razlog ekskulpacije "dogadjaj koji se ne može pripisati u brodarovu krivnju." Prema citiranom francuskom zakonu brodar ne odgovara za komercijalnu štetu, pa je i ovaj zahtjev tužiteljev od broдача sud odbio.

c) Osiguratelj. Osiguratelji takodjer smatraju da nisu dužni nadoknaditi štetu. Što se tiče onoga dijela tužbenog zahtjeva koji se odnosi na manjak tereta, za njega nisu dužni osiguraniku platiti osigurninu jer tu štetu nadoknadjuje brodar, pa prema tome osiguranik štete nije ni imao. Sud s obzirom na brodarovo stajalište, koji priznaje da je odgovoran za ovu štetu, ne ulazi u ispitivanje opravdanosti navedenog tužiteljeva prigovora. Osiguratelji se ne smatraju obaveznim ni na plaćanje dijela koji se odnosi na štetu prouzrokovanu zagađjenjem. Prema uvjetima police koja u ovom slučaju dolazi do primjene medju strankama, osiguratelji nisu pokrili štetu ako ona nastane prirodnim svojstvom robe, ili crvima i gamadi. Oni su pokrili rizik štrajka, ali utužena šteta nije direktno prouzrokovana štrajkom, a oni pokrivaju samo onu štetu koju štrajk direktno prouzrokuje. Sud nije prihvatio stajalište osigurani-kovo da šteta nije direktna posljedica štrajka. Budući da je kvar robe prouzrokovan činjenicom koja je neovisna od njezinog prirodnog svojstva, uzrok zbog koga je šteta nastala je trajanje putovanja broda i njegov boravak u luci zbog štrajka koji je u kritično vrijeme paralizirao luku Marseille. Uvjeti police na koje se u svoju obranu pozivaju osiguratelji nisu se ispunili. Oštećena roba nema nikakve vlastite mane, njezin kvar nije bila priroda nego izazvan okolnostima neovisnima od njezine vlastite prirode i zakašnjelim iskrcajem, koji je nastao zbog štrajka koji je u kritično doba postojao u luci. Štrajk je u stvari bio jedini uzrok zakašnjelom iskrcaju, i prema tome u direktnom odnosu sa štetom. Na temelju ovih razloga sud je osiguratelje obvezao da isplate osigurninu u visini štete prouzrokovane zagađjenjem.

(DMF 1970, str.566)

B.J.

Bilješka.- Sud svoje stajalište u obrazloženju gornje presude, da brodar ne odgovara za štetu prouzrokovanu zagađjenjem od gamadi koja s jednog tereta prijedje na drugi, nije uopće obrazložio. Budući da brodar za štetu na robu odgovara po načelu pretpostavljene krivnje, ukoliko za pojedini slučaj nije drukčije propisano, proizlazi da za navedenu štetu neće odgovarati ako za nju nije kriv. Neće biti kriv ako nije znao niti mogao pretpostavljati da će iz jednog tereta gamad prijeći na drugi. Ovo načelno stajalište u konkretnom slučaju ovisi o odluci suda.

Zanimljivo je navesti da je sud osiguratelje obvezao da nadoknade štetu u punoj visini zagađjenja odnosnog tereta. Ovo je stajalište neshvatljivo. Sud naime svoju odluku, da su osiguratelji načelno obavezni nadoknaditi štetu, temelji na okolnosti da je šteta direktna posljedica štrajka. Sam sud međutim u obrazloženju presude dolazi do zaključka da je jedna

trećina štete od zagađjenja nastala tokom puta, dakle neovisno od štrajka, a dvije trećine da su prouzrokovane štrajkom. Polazeći sa stvarnog i pravnog stajališta koje je sud zauzeo bilo bi logično da je osiguratelj obavezao na plaćanje dviju trećina odnosne štete.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Le Havre

Presuda od 10.III 1970.

Sté Dunand et Cie c/a Marviglia Cia,
zapovjednik broda "Marlinda", United
Kingdom Mutual Steamship Assurance
Association i Cie maritime et coloniale

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Šteta prouzrokovana zatvorenim tržištem - Prema Konvenciji o teretnici od 1924. godine brodar je za štetu na teretu odgovoran od predaje tereta primaocu do ispod čekrka - Za štetu nastalu poslije toga brodar ne odgovara - Brodar ne odgovara za štetu koja je na teretu nastala nakon iskrcaja zbog toga što je tržište bilo zatvoreno, premda je šteta na teretu povećana s razloga što je jedan njegov dio bio pokvaren u vrijeme iskrcaja, ako je taj teret ukrcan na brod u vrijeme kada je bilo poznato da je tržište u luci iskrcaja za taj teret zatvoreno

Brodar je preuzeo na prijevoz u jednoj argentinskoj luci teret od 25.000 kutija jabuka ukupne težine od 6.000 tona. Luka odredišta bila je Le Havre. Na odredištu je utvrđeno da je jedan dio jabuka oštećen s razloga što brodske hladnjače nisu održavale dovoljno nisku temperaturu. Na temelju vještačkog mišljenja i suglasnosti svih zainteresiranih stranaka teret je bio prodan u Rotterdamu, jer u Francuskoj nije mogao biti prodan budući da je tržište za jabuke iz Argentine u to vrijeme bilo zatvoreno.

U sporu koji je povodom toga nastao između brodara i primaoca brodar se načelno smatrao odgovornim za naknadu štete, ali ne pristaje platiti onaj iznos koji od njega zahtijeva primalac.

U svoju obranu brodar navodi da je on dužan nadoknaditi samo onu štetu koja je nastala do časa predaje tereta primaocu, tj. do ispod čekrka. U ovom slučaju naprotiv veliki dio štete je nastao nakon toga i to s razloga što se s jabukama nije pravilno manipuliralo, te što su jabuke morale biti prevezene u Rotterdam budući da se u Francuskoj u to vrijeme