

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 broдача 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

nisu smjele staviti u prodaju jer je bio iskorišten godišnji kontingent uvoza jabuka iz Argentine. Primalac je nadalje, prema brodarovu stajalištu, zatezao prodajom robe u Rotterdam što je takodjer povećalo štetu. Napokon brodar iznosi da je sam primalac kriv što je do ove štete došlo jer je ukrcao teret u vrijeme kada je njegova prodaja u Francuskoj bila zabranjena.

Na ove brodarove prigovore tužitelj odgovara da nije točno da je on s jabukama nepravilno manipulirao. Postupao je točno onako kako su to savjetovali vještaci. Što se tiče štete prouzrokovane prijevozom i prodajom jabuka u Rotterdamu navodi da je on morao tako postupiti s obzirom na oštećenost jabuka koje je primio od brodara. Francusko tržište bilo je otvoreno tek 1.VI, a jabuke su u Rotterdamu prodane 9. i 16.V. Na taj način i ovu naknadnu štetu je brodar prouzrokovao pa ju mora nadoknaditi.

Sud je obavezao brodara na naknadu samo one štete koja je postojala u času iskrcanja jabuka. Za višak tužbenog zahtjeva tužitelj je bio odbijen.

Bitni razlozi suda su slijedeći:

Teretnica za sporni teret bila je izdana u Argentini. Ovu zemlju obavezuje Konvencija o teretnici od 1924. godine. Prema toj Konvenciji brodarova odgovornost prestaje predajom robe primaocu ispod čekrka. Tužitelj je ukrcao jabuke u brod ne čekajući otvaranje francuskog tržišta. Na ovaj način je na sebe preuzeo rizik komercijalnog gubitka pa i ako teret stigne pokvaren. Šteta na ovoj vrsti robe je tim veća ako za vrijeme čekanja otvaranja tržišta roba već stigne pokvarena. Otvaranje tržišta ovisilo je o odluci francuske vlade, a štetne posljedice te odluke ne može snositi brodar. Sud na koncu dopušta mogućnost da je primalac zatezao s prodajom robe u Rotterdamu jer se nadao postići povoljniju cijenu. Ukoliko je to točno, primaочеvo domišljanje i krivo pretpostavljanje prilika na tržištu ne može nikako ići na brodarovu štetu.

(DMF 1970, str.493)

B.J.

Šteta nastala nakon predaje tereta primaocu

Pitanje kojim se bavila gornja presuda nije samo teoretski zanimljivo nego i praktički važno. Opće je usvojeno načelo transportnog prava da vozar ne odgovara za štetu koja na teretu nastane nakon što ga je on predao primaocu. U vezi s ovim načelom postavlja se pitanje snašanja štete koja doduše

nastane nakon predaje tereta primaocu, ali je početni uzrok štete nastao za vrijeme dok se roba nalazila kod broдача, a s uzroka za koji broдар odgovara.

Ukoliko se povećanje ovako nastale štete ne može uopće spriječiti, tada nesumnjivo broдар odgovara i za tako povećanu štetu, jer je i ta šteta u stvari nastala za vrijeme dok se roba nalazila kod broдача i s razloga za koji on odgovara.

Nejasnija je situacija kad se šteta teoretski mogla otkloniti a nije bila otklonjena. U ovim slučajevima treba primijeniti načelo građanskog prava prema kojemu jedna ugovorna strana mora, u izvršenju svojih prava, u granicama vlastite mogućnosti, voditi računa i o opravdanim interesima svoga sukontrahenta. To za pitanje koje nas ovdje zanima znači drugim riječima da je primalac načelno dužan poduzeti mjere da šteta bude što manja. Drugo je pitanje koje mjere u konkretnom slučaju moraju biti poduzete. Budući da primalac ima pravo pretpostavljati da će mu broдар predati teret neostećen, i da prema tomu neće biti potrebno poduzimati mjere za uklanjanje posljedica već započetog kvara ili štete općenito, nije dužan ni pobrinuti se da u luci odredišta ima na raspolaganje sredstva potrebna za sprečavanje nastanka daljnje štete. Prema tome neće biti opravdan broдарov prigovor da je u vrijeme predaje tereta već postojeću štetu primalac nepotrebno povećao jer da nije raspolagao adekvatnim sredstvima za njeno uklanjanje. Polazeći međjutim od istaknutog građanskog načela broдар neće biti obavezan nadoknaditi nakon predaje tereta povećanu štetu ako dokaže da su odgovarajuća sredstva za sprečavanje povećanja štete primaocu bila lako dostupna ali ih on nije upotrijebio. Npr. jedan dio svježeg voća prilikom predaje primaocu bio je pokvaren, a primalac nije ništa poduzeo da bi odvojio zdravo od pokvarenog voća premda mu je to odvajanje bilo moguće. Ne treba posebno ni isticati da upotreba odnosnih sredstava ide na broдарov trošak.

Treba nadalje istaći da broдар može ali ne mora od primaoca zahtijevati da poduzme odgovarajuće mjere za uklanjanje štete. Dosljedno tome primalac se u svoju korist neće moći pozivati na okolnost da broдар od njega nije zahtijevao poduzimanje odnosnih mjera. Ukoliko je broдар te mjere zahtijevao i omogućio a one nisu bile poduzete, neće odgovarati za onu štetu za koju učini vjerojatnim da ne bi bila nastala da su zahtijevane mjere bile poduzete. Razumljivo je da broдар snosi štetne posljedice zahtijevanih i poduzetih mjera.

Jedan od najzanimljivijih uzroka povećanja štete nakon iskrcaja, a koja je šteta započela dok se teret nalazio

kod broдача a kasnije se povećala, je zabrana plasiranja robe na tržištu. Ovim pitanjem upravo se bavi gornja presuda.

Sud je ovaj razlog mogao relativno lako u konkretnom sporu prebaciti na primaočev rizik jer je došao do zaključka da je strana tereta u stvari kriva za odnosnu štetu jer je roba bila ukrcana u brod u vrijeme kada je postojala zabrana njenog plasiranja na francusko tržište.

Ni obratan slučaj, naime krivnja brođarova ne predstavlja poteškoću. Jasno je da će pod ovom pretpostavkom štetne posljedice zabrane plasiranja robe na tržištu pasti na brođara. Npr. brođar zakasni s predajom tereta na odredištu. U pretpostavci da je do zabrane plasiranja robe na tržištu došlo nakon što je brođar morao predati teret na odredište, on će snositi svaku štetu koja s toga nastane, bez obzira da li je početni uzrok štete postojao u vrijeme predaje tereta primaocu.

Nejasna je treća mogućnost, naime okolnost da se ni brođaru ni strani tereta ne može pripisati u krivnju da je šteta nastala zabranom plasiranja robe na tržištu. Npr. roba je ukrcana na brod u vrijeme kada zabrana nije postojala, brođar nije zakasnio s predajom tereta na odredište, a do zabrane je došlo dok se roba nalazila na putu. Nije teško odgovoriti da ovaj rizik pogadja primaoca ako je brođar njemu predao robu neoštećenu, jer se brođara zaista ništa ne tiče što će biti s robom nakon njene predaje primaocu. Situacija je kompliciranija kad je šteta na teretu u vrijeme njegove predaje već postojala, pa se zbog odnosne zabrane povećala. Čini nam se da i ovaj razlog mora ići na primaočev rizik. Brođar naime odgovara za robu u stanju u kojem se ona nalazila u času predaje primaocu. Zabrana plasiranja robe na tržište je jedna pravnoekonomska i eventualno politička mjera s kojom brođar kao stranka ugovora o prijevozu nema ništa zajedničkoga. Drugim riječima brođara se ne tiče pod kojim ekonomskim i pravnim uvjetima će se roba tretirati na tržištu. Odnosne mjere moraju pogoditi onoga na koga se odnose, dakle primaoca.

Drukčija je situacija kad je do zabrane plasiranja došlo zbog toga što je roba oštećena a za štetu je brođar odgovoran. Brođar u ovom slučaju odgovara i za povećanu štetu jer se ne radi o ekonomskim, pravnim i političkim mjerama koje se njega ne tiču, već o mjerama koje je on sam prouzrokovao a s razloga za koje on odgovara.

Sve ono što je navedeno za brođara, vrijedi općenito i za vozare drugih grana saobraćaja.

B.J.