

grada. Pisac bilješke s pravom smatra da i onako redigirana klauzula točno određuje nadležni sud. Dovoljno je, prema njemu, samo pogledati adresu poduzeća u Lloydovoj publikaciji. Međutim, bez obzira na izneseno, presuda je važna zbog toga što odstupa od do sada strogog stajališta francuske judikature u pogledu priznanja klauzule o nadležnosti stranog suda. Ovo se odnosi ne samo na činjenicu da klauzula ne mora sadržavati konkretne podatke o sudu, već još više i na okolnost što se odstupa od načela da francuski državljanin, samim tim što ima francusko državljanstvo, ima pravo tužiti stranca pred francuskim sudom, i to bez obzira na bilo koje druge okolnosti.

B.J.

APELACIONI SUD, Paris

Presuda od 3.III 1971.

Osiguratelji c/a Sté Delom et Cie

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Zastara - Klauzula u teretnici koja ovlašćuje broдача da čim brod stigne na odredište ima pravo iskrcati teret - Viša sila - Ambalaža - Premda u teretnici postoji navedena klauzula, broдар je dužan nakon dolaska broда na odredište pozvati primaoca da preuzme robu - Zastara prema broдарu počinje teći od časa kad je primaoca pozvao da preuzme teret, ili kad je teret primalac preuzeo, već prema tome što prije nastupi, a ne od časa kada je broдар na temelju navedene klauzule teret iskrcao na obalu - U nedostatku broдарova poziva primaocu da on preuzme teret, broдар odgovara za štetu koja na teretu nastane dok se nalazi na obali - Broдар se može osloboditi odgovornosti za ovu štetu na temelju istih razloga kao i za štetu koja se dogodi dok se teret nalazi na broду - Broдар se ne može pozivati na oluju kao višu silu ako za teret koji je iskrcao na obalu ne dokaže da se šteta nije mogla izbjeći unatoč poduzimanju zaštitnih mjera protiv nevremena - Broдар se ne može pozivati na slabo stanje ambalaže ako je ambalaža bila takova da je mogla odoljeti normalnim rizicima - Ništava je svaka klauzula kojom se broдар oslobadja odgovornosti koja ga tereti na temelju zakona ili kojom prebacuje na protivnu stranku teret dokaza - Ova se zabrana odnosi od časa preuzimanja tereta pa do njegove predaje primaocu, odnosno dok primaoca nije pozvao da preuzme teret

Broдар je primio na prijevoz teret bala poliesterske pjene iz Marseilla u Alžir. Prijevoz je izvršen u tri putovanja tako da su pojedini dijelovi robe stigli na

odredište 25.XI, 3.XII i 10.XII 1967. godine. Zapovjednik broda je teret predao lučkom skladištaru koji ga je uskladištio na otvorenom skladištu. U noći između 11. i 12.XII nastala je velika oluja, tako da je dio tereta pretrpio teška oštećenja, a neke bale su i nestale. Osiguratelji su primaocu nadoknadili štetu, pa dobivši od njega cesionu ispravu, tuže brodar da im nadoknadi isplaćenu osigurninu.

Prvostepeni sud je tužbu odbio. Smatra da je za teret koji je prevezen na prvom putovanju nastupila zastara zahtjeva od brodar, a za ostali dio tereta da je zahtjev osiguratelja neutemeljen, jer da je šteta prouzrokovana višom silom, dakle uzrokom za koji brodar ne odgovara.

Protiv prvostepene presude žale se tužitelji. Drugostepeni sud je uvažio žalbu, pa je preinakom prvostepene presude u cijelosti udovoljio tužbenom zahtjevu.

Razlozi drugostepenog suda jesu slijedeći:

Prema stajalištu tužitelja a na temelju Zakona od 18.VI 1966. koji u ovom sporu mora doći do primjene, brodar je odgovoran za štetu na teretu od časa njegovog preuzimanja pa do predaje. Tužitelji smatraju da je prvostepeni sud netočno primijenio čl.10. klauzula teretnice prema kojoj klauzuli je primalac dužan preuzeti teret čim brod stigne na odredište. Sud je stao na stajalište da je, na temelju ove klauzule, zastara za brodar počela teći od časa dolaska broda u luku, što je međjutim netočno. Vrijeme početka zastare je dan kada je teret preuzet, ili barem kad je brodar pozvao primaoca da ga preuzme. Što se tiče više sile koja je prouzrokovala štetu, tužitelji navode da viša sila nije prouzrokovala štetu jer je teret bio nezaštićen protiv nevremena.

Sud je u cijelosti prihvatio stajalište tužitelja.

Na temelju odredbe čl.58. dekreta od 31.XII 1966. godine vrijeme početka toka jednogodišnje zastare je dan kada je teret predan ili ponudjen primaocu. Prema čl.10. Uvjeta teretnice: "Primaoci su dužni preuzeti robu kad brod stigne, a u slučaju da se ne prijave u svrhu preuzimanja, zapovjednik ima pravo bez odlaganja iskrcati teret na trošak i rizik robe." Brodar smatra da je na temelju ove klauzule predao teret primaocu u času dolaska broda u luku, te od toga vremena počinje za njega teći zastara. Što se tiče temelja tužbe, brodar navodi da tužitelji nisu dokazali da je šteta posljedica njegove krivnje i tvrdi da su kvar i manjak nastali jedno višom silom, a drugo krivnjom krcatelja koji

nije dovoljno ambalažom zaštitio robu, te i krivnjom primaoca koji robu na vrijeme nije preuzeo.

Prema stajalištu suda zastarni rok na temelju čl. 58. dekreta od 31.XII 1966. počinje teći u vrijeme kad je teret predan, ili barem ponudjen primaocu da ga preuzme. Činjenica što je zapovjednik pristupio iskrcaju tereta ne može se smatrati kao poziv primaocu da teret preuzme. Potrebno je da brodar primaocu uputi poziv za preuzimanje tereta. U postupku je utvrđeno da takav poziv primaocu nije upućen prije noći između 11. i 12.XII, tj. prije vremena kad je nastala oluja. Isto tako brodar nije dokazao da je između časa kad je on primaoca pozvao da preuzme robu i podizanja tužbe prošlo više od godine dana. Iz ovih razloga sud smatra da je brodarov prigovor zastare neopravdan.

Isto tako sud nije prihvatio kao opravdane brodarove navode koji se odnose na uzrok štete. Roba je bila uskladištena na otvorenom skladištu. Vještak koji je nakon oluje pregledao robu podnio je izvještaj iz kojega proizlazi da su neki dijelovi poliestera izišli iz ambalaže i tako su bili natopljeni i zaslanjeni morskom vodom, a neki su dijelovi bili još i obuhvaćeni komadima katraniziranog papira, a papir je na poliesteru ostavio jasne žute tragove, te je djelovanjem morske vode roba bila zaprljana obalnom prašinom i nečistoćom što je prouzrokovalo da je poliester izgubio elastičnost i poligenost tako da se lako lomio. Osim toga, prema vještakovom izvještaju, neke bale poliestera bile su upotrijebljene kao bokobrani brodova koji su bili privezani uz odnosnu obalu, a neke bale bile su snagom vjetrova bačene u more.

Brodar je odgovoran za teret od časa njegovog preuzimanja pa do predaje, osim ako ne dokaže da je šteta prouzrokovana uzrokom za koji on ne odgovara a koji su uzroci u zakonu izričito navedeni. Ništava je svaka klauzula kojom se brodar oslobadja ove odgovornosti ili prebacuje teret dokaza na protivnu stranku. Teret je za vrijeme oluje ostao na obali bez ikakve zaštite, katranizirani papir kojim su bale bile omotane nije mogao izdržati odnosno nevrijeme. Brodar naprotiv nije dokazao da je ambalaža bila nedovoljna tj. takova da nije mogla izdržati normalne rizike. Sud nadalje smatra da se primaocu ne može prigovoriti što nije prije došao preuzeti robu jer o njenom dolasku nije bio obaviješten. Na temelju ovih okolnosti sud zaključuje da oluja za brodara nije imala značaj više sile koja bi ga oslobodila odgovornosti, jer nije dokazao da se šteta ne bi mogla izbjeći da su bile poduzete potrebne sigurnosne mjere da se zaštiti teret od opasnosti nevremena.

(DMF 1971, str.487)

B.J.

Bilješka.- Osnovno pitanje koje se raspravlja u gornjoj presudi jest pravni domašaj klauzule kojom brodar sebi pridržava pravo da na odredištu iskrca teret neposredno nakon dolaska broda i bez prethodnog poziva primaocu da preuzme teret. Sud je stao na stajalište da je ta klauzula ništava i da brodar odgovara sve dok teret ne preda, odnosno dok ga primalac ne padne u zakašnjenje, tj. kad nakon brodarovog poziva na preuzimanje, primalac u primjerenom roku ne preuzme teret. Zauzevši ovakvo stajalište sud smatra da i zastarni rok počinje teći od navedenih momenata.

U našem pravu ovaj problem regulira čl.58. ZOUIPB prema kojemu se načelo o zabrani da brodar sebe stavlja ugovornim klauzulama u povoljniji položaj od onoga u koji ga stavlja zakon ne odnosi, među ostalim, na slučajeve "oštećenja, manjka ili gubitka stvari, nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja." Iz ovoga propisa proizlazi da brodar može ublažiti svoju odgovornost za teret nakon njegovog iskrcaja. Propis međutim ne dira u pitanje da li je brodar dužan pozvati primaoca da preuzme teret. Postoji običaj da se kod brodova redovitih pruga ne predaje pismo spremnosti. Osim toga u čl.50. ZOUIPB kaže se da se odredbe ovoga zakona "koje se odnose na stojnice i prekos-tojnice ne primjenjuju na prijevoze brodovima redovne pruge." U ovom propisu je obuhvaćena i predaja pisma spremnosti. Iz toga se daje zaključiti da bi u okviru našega prava navedena klauzula bila dopustiva.

Drugo je pitanje da li brodar nakon što iskrca teret na temelju navedene klauzule u odsutnosti primaoca ima pravo potpuno se dezinteresirati za robu, ili o njoj mora voditi odredjenu brigu. Treba primijeniti načelo građanskog prava po kojemu jedna stranka u izvršavanju svojih ovlaštenja iz ugovora mora voditi dužnoga obzira i o opravdanim interesima protivne stranke. U konkretnom slučaju to znači da brodar ne smije nakon iskrcaja prepustiti teret na milost i nemilost, već se mora pobrinuti da se poduzmu moguće običajene mjere u svrhu zaštite tereta. Ovo isto vrijedi i za višu silu koja je bila raspravljana u gornjoj presudi. Čini nam se da bi se brodar mogao osloboditi odgovornosti da bi dokazao da mu nije bilo moguće uskladištiti teret u zatvorena skladišta. Sud je u gornjem sporu, čini nam se s pravom, došao do zaključka da uzrok šteti nije viša sila jer nisu bile poduzete odgovarajuće zaštitne mjere. O ovom pitanju u našem pravu ovisi i početak toka zastarnog roka. Sve dotle dok brodar za robu odgovara zastara u njegovu korist ne može početi teći. Počet će teći tek kad primalac padne u zakašnjenje za preuzimanje robe. Za slično pitanje samo sa stajališta dužnosti primaoca da poduzme mjere da se

šteta umanji v. presudu objavljenu u br.51 na str.58 ove publikacije i tamo navedenu bilješku, kao i presudu na str.69.

Nije nam potpuno jasno stajalište suda u pogledu ispravnosti ambalaže. U presudi je rečeno da je u postupku utvrđeno da je ambalaža bila takova da je mogla odoljeti normalnim rizicima. Pod ovom pretpostavkom potpuno je sigurno da se ne može govoriti o ispravnosti ambalaže. Međutim čini nam se da iz toga ne proizlazi zaključak da brodar u nijednom slučaju neće odgovarati ako je ambalaža bila neispravna. Mislimo da između neispravnosti ambalaže i štete mora postojati uzročna veza. U konkretnom slučaju to znači da bi brodar bio odgovoran za štetu prouzrokovanu nevremenom i da je ambalaža bila neispravna, ali pod pretpostavkom da je situacija takva da ni potpuno ispravna ambalaža ne bi mogla odoljeti odnosnoj vremenskoj nepogodi.

U presudi navedenoj na str. 59. ove publikacije sud je zauzeo obratno stajalište u pogledu dopustivosti klauzule kojom se brodar oslobadja odgovornosti nakon iskrcaja tereta u odsutnosti primaoca.

B.J.

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 14.V 1971.

Moor Genestal et Cie c/a
The Booth Steamship Co i
Cie d'assurances La Foncière

Kombinirani prijevoz stvari morem i cestom - Odgovornost bro-
dara i špeditera - Pomanjkanje ulaganja protesta brodaru -
Ako brodaru nije na vrijeme uložen protest, nastaje pretpos-
tavka da je on teret primaocu predao u neoštećenom stanju -
Ova pretpostavka može se oboriti odlučnim dokazima - Špediter
je dužan na odredištu predati teret u stanju u kojem ga je
preuzeo - Ako špediter prilikom preuzimanja ne prigovori sta-
nju tereta, pretpostavlja se da ga je primio u ispravnom sta-
nju - Špediter odgovara i za vozarov rad

Brodar je preuzeo na prijevoz teret kože u balama. U odredišnoj luci, teret je primio špediter i pobrinuo se da bude dalje otpremljen kamionom do krajnjeg odredišta. Kad je robu preuzeo primalac u krajnjem odredištu, on je protestirao štetu navodeći da su neke bale oštećene vodom. Osiguratelj koji je primaocu nadoknadio štetu tuži brodara i špeditera da mu nadoknade isplaćenu osigurninu.