

dobio onu svotu koju je mogao dobiti da je mlijeko na određite stiglo uredno.

I ovdje se, slično kao i u gore navedenoj presudi, postavlja pitanje da li bi bilo opravdano da se brodar, na temelju ovakvog pravnog stanja, oslobodi svoje obaveze, kad je primalac - kupac s obzirom na uvjete kupoprodajnog ugovora, nezainteresiran za podizanje zahtjeva od brodara. Rješenje za ovaj problem je u cesiji prava kupca - primaoca koja prava on ima prema brodaru, a koja prenosi svom prodavaocu. Kupac - primalac, bez obzira na uvjete kupoprodajnog ugovora, dužan je, u odnosu na svog prodavaoca, poduzeti mjere da se očuva odnosno olakša ostvarenje pravnog zahtjeva od brodara i da to svoje pravo, u skladu s uvjetima kupoprodajnog ugovora, cedira svom prodavaocu. Premda se ova kupčeva obveza temelji na kupoprodajnom ugovoru, ipak će se zahtjev od brodara ostvarivati na osnovi ugovora o prijevozu. U slučaju da primalac nije ujedno i kupac, kupac se mora pobrinuti da primalac, redovito špediter, cedira svoje pravo prodavaocu.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Paris

Presuda od 1.II 1971.

Cie d'assurance La Minerve  
i 7 drugih osiguratelja c/a  
Cie générale transatlantique,  
Cie nouvelle des cadres (C.N.C.)  
i Sté nationale des chemins de  
fer français (S.N.C.F.)

Kombinirani prijevoz kontenera - Odgovornost brodara, željeznice i poduzeća koje organizira prijevoz kontenera - Klauzula u teretnici kojom brodar određuje u kojem času započinje odnosno prestaje njegova odgovornost za teret - Ovi momenti, kao pravni pojmovi, ne moraju se slagati sa stvarnim časom preuzimanja odnosno predaje tereta - Prema tome valjana je klauzula kojom brodar isključuje svoju odgovornost od časa kad se teret oslobodi kuke broškog čekrka - Poduzeće koje organizira prijevoz kontenera nije odgovorno za štetu na robi koja se nalazi u konteneru, ako ono nije vlasnik kontenera niti ga je stavilo na raspolaganje, robu nije u konteneru slagalo, a niti je moglo kontrolirati stanje robe u konteneru jer je kontener plombiran - Pretpostavlja se da je željeznica primila kontener u ispravnom stanju, ako nije

u tovarni list stavila odgovarajuću opasku o slabom stanju kontenera - Željeznica odgovara za robu ako ne dokaže da je šteta prouzrokovana višom silom, ili djelom treće osobe

Jedno francusko poduzeće, u ovom sporu tužitelj, kupilo je u Americi određenu količinu papira. Papir je bio smješten u jednom konteneru, koji je bio ukrcan na brod u luci New York. Kad je brod stigao u luku Le Havre, brodar je kontener utovarao na jedan otvoreni željeznički vagon, pa ga je željeznica prevezla do krajnjeg odredišta u jednom mjestu u unutrašnjosti Francuske. Na odredištu je ustanovljeno da je jedan dio papira oštećen. Pozvani vještak je utvrdio o kojoj količini štete se radi i njezin uzrok. Ustanovio je naime da je šteta nastala zbog toga što je krov kontenera bio oštećen pa je kroz krov ulazila voda koja je namočila papir. Nije vještak mogao dokazati iz kojih je razloga došlo do oštećenja krova. Inače je ustanovio da je sam kontener u vagonu bio pravilno postavljen i nije bilo znakova da se pomicao po vagonu.

Na temelju ovakvog činjeničnog stanja tužitelj tuži: a) brodaru; b) poduzeće koje se bavi organiziranjem prijevoza kontenera i c) francuske željeznice.

Prvotuženi brodar se brani da on za utuženu štetu nije odgovoran jer da se kvar nije dogodio na njegovom sektoru puta. Sud je ispitivao brodarovu odgovornost na temelju Zakona od 13.X 1966. i dekreta od 31.XII iste godine. Na temelju ovih propisa brodar odgovara od časa preuzimanja tereta pa do predaje i od ove se odgovornosti ne može osloboditi ugovornim klauzulama. Međutim, kaže sud, brodar "može odrediti datum, ili točnije, čas preuzimanja i predaje, jer se radi o pravnim pojmovima, koji se ne moraju slagati sa stvarnim značenjem." Stranke dakle mogu utvrditi čas od kojega će se smatrati da je brodar pravno preuzeo odnosno predao teret. U teretnici koja je za ovaj prijevoz bila izdana, bila je navedena klauzula prema kojoj..... "odgovornost vozara i zapovjednika prestaje čim se teret oslobodi kuke broskog čekrka." Na temelju ove klauzule prestala je brodarova odgovornost kad je kontener bio postavljen u vagon. Budući da je kontener u vagonu bio pravilno postavljen i kako tom, prilikom brodaru nije bio uloženi protest u pogledu stanja kontenera, sud zaključuje da je brodar uredno predao kontener daljnjem vozaru, pa da za štetu nije odgovoran. Sud smatra da ni drugotuženi nije za štetu odgovoran. On je u ovom slučaju bio pošiljalac i primalac kontenera u željezničkom prijevozu. Unatoč tome njegova pravna pozicija bila je pozicija komisionara. On nije odgovoran jer nije ni slagao robu u kontener, a niti je mogao kontrolirati stanje i slaganje jer je kontener bio plombiran. Pored toga nije bio ni vlasnik kontenera,

a niti ga je stavio na raspolaganje za ovaj prijevoz. Iz ovih razloga je sud drugotuženog oslobodio tužbenog zahtjeva.

U pogledu trećetuženoga (željeznice) sud je za-  
uzeo slijedeće stajalište: U tovarni list nije bila unese-  
na nikakva opaska o slabom stanju kontenera. Iz toga proi-  
zlazi da treba pretpostavljati da je kontener željeznica  
primila u ispravnom stanju dok ona ne dokaže protivno. Že-  
ljeznica nasuprot smatra da je tužitelj bio onaj koji je  
morao dokazati da je kontener predao na prijevoz u isprav-  
nom stanju jer ga ona nije mogla kontrolirati. Prilikom  
utovara kontenera u vagon željeznicu je predstavljao jedan  
niži službenik, koji uz to nije ni fizički bio u stanju da  
sa zemlje pregleda krov kontenera. Ovo stajalište sud nije  
prihvatio, te smatra da je željeznica morala poduzeti efi-  
kasne mjere za pregled kontenera. U pogledu odgovornosti  
željeznice sud primjenjuje čl.98. i 99. Trgovačkog zakoni-  
ka. Na temelju ovih propisa željeznica bi se kao kopneni  
vozar mogla osloboditi odgovornosti dokazom da je šteta  
prouzrokovana višom silom ili djelima trećih osoba. Budući  
da to nije dokazala, sud ju je obvezao na naknadu utužene  
štete.

(DMF 1971, str.540)

B.J.

Bilješka.- Presuda objavljena na str.46. ove publikacije u  
pogledu mogućnosti da brodar isključi svoju odgovornost  
prije stvarne predaje tereta primaocu, stoji na protivnom  
stajalištu. U istoj presudi se na isti način tretira prob-  
lem vozarove obveze da nakon iskrcaja tereta i njegove pre-  
daje primaocu poduzme odgovarajuće moguće mjere za zaštitu  
tereta. U ovom slučaju radilo se o pravilnom slaganju kon-  
tenera u vagon.

Kod nas u pogledu odgovornosti željeznice za ro-  
bu vrijedi poseban zakon koji preuzima odredbe CIM konven-  
cije, a na francuske interne prijevoze primjenjuju se od-  
redbe Trgovačkog zakonika. I bez obzira što to sud nije u  
presudi izričito naveo, željeznica bi se i prema francus-  
kom Trgovačkom zakoniku kao i prema propisima CIM-a mogla  
osloboditi odgovornosti dokazom da je šteta posljedica  
prirodnog svojstva ili mane robe, odnosno djela ili propu-  
sta imao prava. Viša sila kao razlog ekskulpacije vrije-  
di u CIM-u jednako kao i u francuskom pravu. Razlika je u  
pogledu djela trećih osoba. Po francuskom pravu ovaj raz-  
log u svakom slučaju isključuje odgovornost željeznice, na-  
ravno ukoliko ona za ta djela ili propuste nije kriva, a  
po CIM-u željeznica će se za djela trećih moći osloboditi  
odgovornosti samo pod pretpostavkom da ta djela imaju zna-  
čaj više sile.

B.J.