

APELACIONI SUD, Paris

Presuda od 11.II 1972.

Cie des Messageries maritimes c/a  
Sté Volynex i The London Overseas  
Insurance, Sté Ortiz, i Sté Goldschmidt

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Prijevoz tereta u brodskim hladnjačama - Čista teretnica - Prirodno svojstvo robe - Smrznuta i duboko smrznuta roba - Krcateljeva krivnja - Ako brodar izda čistu teretnicu, ta ga okolnost ne lišava prava da dokaže da je šteta nastala iz razloga za koje on ne odgovara - Ako krcatelj brodaru izjavi da je roba koju predaje na prijevoz smrznuta, brodar je dužan u brodskim hladnjačama održavati temperaturu koja odgovara smrznutoj robi, što znači oko  $-10^{\circ}\text{C}$  - Ako krcatelj za duboko smrznutu robu izjavi da je smrznuta, brodar ne odgovara za štetu koja je prouzrokovana teretu iz razloga što je u brodskoj hladnjači održavana temperatura oko  $-10^{\circ}\text{C}$ , a ne oko  $-18^{\circ}\text{C}$ , koja temperatura odgovara duboko smrznutoj robi - Pod ovom pretpostavkom uzrok šteti je dijelom prirodno svojstvo robe, a dijelom krcateljeva krivnja

Stranke, brodar i naručitelj prijevoza, sklopile su ugovor o prijevozu svježih školjkaša. Na temelju naručiteljeve izjave, koji je ujedno bio i krcatelj, brodar je u teretnici naveo opasku da se radi o zaleđenoj robi (refrigerated stowage). Vozarina je i plaćena za smrznutu robu.

Na odredištu je ustanovljeno da je teret pokvaren i škodljiv za ljudsku ishranu. Vještaci su ustanovili da je uzrok kvaru nedovoljna temperatura koja je bila održavana u brodskim hladnjačama. S obzirom na vrst tereta temperatura nije smjela biti viša od  $-18^{\circ}\text{C}$ , a iz isprava koje su vještacima bile predočene proizlazi da se temperatura u hladnjači kretala oko  $-10^{\circ}$ , što je bilo nedovoljno za očuvanje tereta u zdravom stanju.

U sporu koji je povodom toga nastao prvostepeni sud je brodaru obvezao na naknadu štete.

Drugostepeni sud je preinakom prvostepene presude brodaru oslobodio dužnosti naknade štete iz slijedećih bitnih razloga:

Budući da je teret ukrcao u Melbourneu, a iskrcan u Dunkerqueu, na prijevoz treba primijeniti Konvenciju o teretnici od 1924. godine. I kada brodar izda čistu teretnicu,

on prema navedenoj Konvenciji ima pravo dokazati da je šteta posljedica vlastite mane robe. Sud dolazi do zaključka da je brodar to i dokazao. Kada je krcatelj naveo da se radi o zaledjenim školjkama, brodar je bio dužan teret u brodu složiti i održavati prema uvjetima koji proizlaze iz krcateljeve izjave. Brodar je prema stajalištu suda s teretom postupao onako kako je to morao s obzirom na krcateljevu izjavu o prirodnim svojstvima robe. Za smrznutu robu je naime dovoljna temperatura od  $-10^{\circ}\text{C}$ . Krcatelj je pogriješio da je roba samo smrznuta, a ona je u stvari bila duboko smrznuta. Duboko smrznuta roba zahtijeva održavanje temperature  $-18^{\circ}\text{C}$ .

Na temelju iznesenoga zaključuje sud da je brodar dokazao da je šteta djelomično posljedica prirodnog svojstva robe, a djelomično posljedica krcateljeve krivnje. Budući da ni za jedan ni za drugi razlog štete brodar ne odgovara, sud ga je oslobodio obveze da nadoknadi štetu u smislu tužbenog zahtjeva.

(DIF 1972, str.353)

B.J.

Bilješka.- Slažemo se sa stajalištem suda u gornjoj presudi da brodar nije dužan nadoknaditi štetu. Ipak nam se čini da je šteta isključivo posljedica krcateljeve krivnje, a ne i prirodnog svojstva robe. Kako je navedeno u bilješci uz presudu objavljenu na str. 59. ove publikacije, šteta će biti posljedica prirodnog svojstva robe ako se utvrdi da teret tokom putovanja nije bio podvrgnut izvanrednim rizicima prijevoza. Problem koji su to izvanredni rizici ovisi o okolnostima konkretnog slučaja i nije moguće u ovom pogledu dati jedinstveno pravilo koje bi vrijedilo za sve slučajeve općenito. Ipak se može reći da ti rizici ovise o trima bitnim grupama elemenata: jedna se odnosi na samu robu, druga na svojstva vozila, a treća na prirodne i druge elemente puta. Pitanje da li je šteta posljedica prirodnog svojstva odnosno mane robe, rezultanta je sva tri elementa. Kada su elementi koji se odnose na robu, a redovito i put, određeni unaprijed, i na njih ugovorne stranke ne mogu utjecati, tada je situacija obrnuta kod elemenata vozila. Tu stranke mogu ugovarati koja će sve svojstva vozilo morati imati da očuva teret. Prema tome pitanje da li je roba tokom puta bila podvrgnuta izvanrednim rizicima, treba promatrati sa stajališta da li je vozilo imalo ona svojstva koja su ugovorena ili uobičajena. Npr. ako se lako pokvarljiva roba preda na prijevoz na jedan mali motorni jedrenjak, ona će biti izložena normalnim rizicima plovidbe i unatoč okolnosti da nije bila prevezena u niskoj temperaturi. Obratno ako je, kao u gornjoj presudi, roba, na temelju ugovora stranaka, morala biti smještena u efikasne

brodske hladnjače, ona će biti tokom prijevoza izložena izvanrednim rizicima kada u hladnjačama nije bila održavana za tu robu propisano niska temperatura. Budući da u gornjem slučaju ta temperatura nije bila održavana, teret je bio tokom prijevoza izložen izvanrednim rizicima, pa se ne može tvrditi da je šteta posljedica prirodnog svojstva robe. Štetu je isključivo skrivio krcatelj svojom netočnom izjavom o robi koja je brođara zavela u bludnju u pogledu potrebnog održavanja niske temperature.

B.J.

VRHOVNI SUD SJEDINJENIH  
AMERIČKIH DRŽAVA

Presuda od 12.VI 1972.

ZAPATA Off-Shore Co. c/a "Bremen" i  
Unterweser Reederei G.m.b.H.

Tegljenje - Oštećenje tegljača - Ugovorena nadležnost engleskog suda - Takav uglavak je valjan ako stranka koja ga pobija ne dokaže da je za nju vrlo nepravičan i tegotan, a da to kod zaključivanja ugovora nije zhalala - Samo vrlo jaki razlog javnog poretka može isključiti primjenu takvog uglavka o stranoj sudskoj nadležnosti

Tužitelj vlasnik dizalice "Chaparral" zaključio je s tuženim vlasnikom broda-tegljača "Bremen" ugovor o tegljenju u kojem je bila sadržana klauzula o nadležnosti prema kojoj je za sve sporove iz toga ugovora bio nadležan prvostepeni sud u Londonu ("Court of Justice", kako se u ugovoru kaže). U tom istom ugovoru bilo je rečeno i to da brođar tegljača ne odgovara za nautičku krivnju svoje posade, i da je šteta na tegljenom objektu na teret njegovog vlasnika. Ponudjeno osiguranje rizika tegljenja za račun vlasnika "Chaparrala" od strane vlasnika tegljača je otklonjeno. Tegljenje je trebalo obaviti iz luke Venice u Luizijani u Ravenu u Italiji. Tokom tegljenja u Meksičkom zaljevu došlo je do oštećenja naprava na dizalici uslijed jakog nevremena. Nastalu štetu tužitelj traži od tuženoga.

Tuženi brođar "Bremena" ustao je u Londonu pred Engleskim prvostepenim sudom (High Court of Justice) tužbom na platež neisplaćenoga mu iznosa iz ugovora o tegljenju, i za naknadu štete radi povrede ugovora. Pred tim sudom je sađanji tužitelj ustao prigovorom nenadležnosti, ali je i Prvostepeni sud i Apelacioni sud u Engleskoj odbio taj prigovor i našao da je na temelju spomenute klauzule nadležan,