

TRGOVAČKI SUD, Paris

Presuda od 2.IV i 28.VI 1973.

Cie La Nationale, 20 assureurs
et Cie d'assurances Le Nord c/a
Cie des Messageries Maritimes

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Primjena Konvencije o teretnici - Nevrijeme kao viša sila - Konvencija o teretnici od 1924. god. primjenjuje se na one prijevoze koji se obavljaju između dviju luka različitih država, a teretnica je izdana u luci ukrcaja koja se nalazi u državi potpisnici Konvencije - Kad je uzrok šteti na teretu nevrijeme, brodar ne mora dokazati u svrhu oslobodjenja od odgovornosti da je nevrijeme imalo karakter više sile pod pretpostavkom da je teret bio pravilno složen i osiguran u brodu

Brodar je primio na prijevoz određeni broj automobila. Teret je ukrcao u luci Genovi, a luka određena za jedan njegov dio bila je luka Noumea.

Malo vremena nakon isplovljenja iz luke Genove brod je naišao na oluju jačine 8 Beauforta. Zbog jakog valjanja broda popustili su privezi kojima je bila učvršćena samarica, koja je bila vodoravno postavljena, i počela se opasno pomicati. Da bi se ponovo učvrstila, zapovjednik je naredio da se brod okrene. Za vrijeme okretanja brod se jako valjao i do 35°, što je prouzrokovalo da su popustili vezovi kojima su bili pričvršćeni automobili, koji su se zbog toga oštetili.

Osiguratelji, koji su vlasnicima nadoknadili štetu, tuže brodara da im nadoknadi isplaćenu osigurninu.

Prvo pitanje koje je sud morao riješiti bila je primjena prava. Brodar je, naime, tvrdio da treba primijeniti francusko pravo, jer se luka ukrcaja nalazi pod francuskim suverenitetom. Nasuprot tome tužitelji smatraju da dolazi do primjene Konvencija o teretnici od 1924. god. Sud je stao na stajalište da treba primijeniti Konvenciju. Za primjenu te Konvencije dovoljno je da se radi o međunarodnom prijevozu, tj. prijevozu između dviju luka različitih država ako je teretnica izdana u luci države potpisnice Konvencije.

Sud je odbio tužbeni zahtjev iz slijedećih bitnih razloga:

Prema odredbi čl.4. navedene Konvencije brodar ne odgovara ako je šteta prouzrokovana opasnostima mora. Da bi se brodar mogao uspješno pozvati na ovaj razlog, nije potrebno da dokaže da je nevrijeme imalo karakter više sile, tj. da je bilo nepredvidivo i neotklonjivo.

Zauzevši takovo stajalište sud je odbacio navod tužitelja da je zapovjednik mogao po meteorološkim izvještajima doznati da se sprema oluja, pa je morao odgoditi putovanje.

Pored toga sud smatra, u koliko bi se i radilo o zapovjednikovoj grešci kod poduzimanja mjera za osiguranje samarice, da bi krivnja mogla biti samo nautička za koju brodar ne odgovara.

Budući da iz nalaza i mišljenja vještakova proizlazi da je teret u brodu bio pravilno složen, ni s toga stajališta brodaru se ne može ništa prigovoriti, pa je zahtjev tužitelja neosnovan.

(DMF 1974, str.296)

B.J.

Bilješka.- Ne bismo se mogli složiti sa stajalištem zauzetim u gornjoj presudi. Čini nam se da je osnovno pitanje za rješenje spora da li je brodar ili netko drugi u njegovo ime uložio dužnu pažnju u svrhu osposobljenja broda za plovidbu. Među elemente sposobnosti svakako spada i osiguranje samarice. Budući da se sud tim pitanjem nije pozabavio, ono je ostalo nerazjašnjeno. Međutim, bez obzira na to, iz brodarove dužnosti da uloži dužnu pažnju prije početka putovanja u svrhu osposobljenja broda za plovidbu proizlazi da se brodar u svrhu svoje ekskulpacije može pozivati na nevrijeme samo ako ono ima karakter više sile. Sposobnost broda za plovidbu znači da je brod u takovom stanju da može odoljeti predvidivim opasnostima; u ovom slučaju opasnostima mora. U koliko se dužnom pažnjom moglo pretpostaviti da brod ne može odoljeti predvidivim opasnostima, on nije sposoban za plovidbu. Prema stajalištu koje je zauzeo u gornjoj presudi brodar ne bi uopće bio dužan osposobljavati brod za plovidbu protiv rizika mora. Točno je što kaže sud da eventualna krivnja zapovjednikova u poduzimanju mjera za osiguranje samarice spada u njegovu nautičku djelatnost, za koju brodar

ne odgovara, ali ako je ta zapovjednikova djelatnost proizrokovana nesposobnošću broda za plovidbu, koja se prije početka putovanja mogla otkriti dužnom pažnjom, brodar i za tu zapovjednikovu krivnju odgovara.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Havre

Presuda od 19.X 1973.

Maison Perrigault et Sté
Courrier et Cie c/a Capitaine
du "Breitenstein"

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Kontener kao jedinica tereta - Pojam koleta - Ograničenje brodarove odgovornosti - Brodar može ograničiti svoju odgovornost prema koletu - Pod koletom se podrazumijeva komad ili paket, koja ambalaža je takova da štiti sadržaj od rizika i opasnosti prijevoza - U koliko su paketi koji imaju takovu ambalažu smješteni u kontener, jedinica tereta je kontener, i to bez obzira da je uz teretnicu priložena specifikacija u kojoj je točno naveden broj i vrsta paketa koji su u kontener smješteni

Brodar je primio na prijevoz 9 kontenera riže. Uz teretnicu je bila priložena specifikacija u kojoj je bilo točno navedeno koliki broj koleta i koje vrsti sadrži svaki kontener.

U jednoj usputnoj luci brod je ukrcao jedan kontener koji je sadržavao veoma otrovnu materiju. Za vrijeme ukrcaja taj je kontener pao i razbio se tako da je jedan dio vreća pao u more, a drugi u skladište broda. Iz poderanih vreća izlazio je otrovni plin. Opasnost od plina bila je tolika da je posada morala napustiti brod. Plin se u brodu nalazio preko 19 sati. Nakon dolaska broda u luku odredišta ustanovljeno je da je u jedan kontener riže prodro plin i oštetio rižu u tolikoj mjeri da se morala uništiti.

U sporu koji je povodom toga nastao brodar ne poriče svoju odgovornost za štetu, ali se stranke nisu mogle sporazumjeti o iznosu naknade štete. Tužitelj, naime, stoji na stajalištu da brodar odgovara prema jedinici