

isključuje pitanje sudbenosti nad stranim državnim trgovačkim brodovima, a prema shvaćanju Sudskog odbora to znači da se nije htjelo dirati u načela spomenute Bruxelleske konvencije.

Postoji odredjeni sklad između američkih presuda u "The Navemar" (1938) i "Republic of Mexico v. Hoffman" (1945) s jedne strane i dicta u "Cristina" (1938) i "The Canadian Conqueror" (1962) pa se tako vraća na izreku Apelacionog suda u "The Parlement Belge" (1880), naime da je izuzet od domaće sudbenosti samo strani državni brod koji je u javnoj službi. Doista izgleda da je interpretacija koju tom precedentu daje Sudski odbor ispravna i da je zapravo površna interpretacija te presude dovela engleski Apelacioni sud na put protezanja teorije apsolutnog imuniteta na državne trgovačke brodove. Na ovaj način će vjerojatno sve države common law-a poći putem primjene teorije restriktivnog imuniteta u pogledu državnih trgovačkih brodova, teorije koju su sudovi velike većine evropskih država uvijek primjenjivali, a koja je prevladavala i u našoj zemlji na svim nekadanjim njenim pravnim područjima.

E.P.

APELACIONI SUD, Paris

Presuda od 17.XII 1975.

Kombakoun Cia Naviera c/a Sté
Action, Cie d'assurances La
Concorde et Sté maritime des
Comores

Prijevoz stvari morem - Potprijevozni ugovor - Odgovorno-
st broдача i naručitelja prijevoza za štetu na robu -
Osiguranje tereta - Obveznost klauzula ugovora o prijevo-
zu prema trećem zakonitom imatelju teretnice - Prema tre-
ćem zakonitom imatelju teretnice odgovoran je broдар čiji
je zapovjednik potpisao teretnicu - Za trećeg zakonitog
imatelja teretnice nisu mjerodavne klauzule ugovora o
prijevozu kad su one suprotne prisilnim propisima zakona
i u ostalim slučajevima kad one imatelju teretnice nisu
poznate i kad na njih nije pristao - Osiguratelj koji je
osigurao robu iz ugovora o kupoprodaji, kad tuži broдача

za naknadu štete, ima prava i obveze iz ugovora o prijevozu

Brodar je zaključio s naručiteljem prijevoza brodarski ugovor na vrijeme. U okviru toga ugovora naručitelj je zaključio potprijevozni ugovor za prijevoz tereta riže. Na odredištu je utvrđeno da je jedan dio tereta oštećen. Osiguratelji su svom osiguraniku - kupcu nadoknadili štetu, pa tuže brodara i naručitelja da im nadoknade isplaćenu osigurninu. Prvostepeni sud je obvezao brodara, a drugostepeni je tu presudu potvrdio iz slijedećih bitnih razloga:

Brodar u svoju obranu navodi dva bitna razloga: prvo, da je uzrok štete viša sila, a drugo da je u čarter partiji bilo ugovoreno, među ostalim, da brodar neće biti odgovoran za štetu koja nije posljedica nesposobnosti broda za plovidbu. Budući se teretnica poziva na klauzule čarter partije one su primjenjive i za njenog trećeg zakonitog imatelja.

Sud nije prihvatio brodarov navod da je šteta posljedica više sile jer je brod prošao kroz veliku oluju koja je prouzročila vlaženje tereta. Vještaci su, naime, bili odlučni u tvrdnji da je vlažnost tereta posljedica kvara na brodskom ventilacionom uređaju. Za nesposobnost broda za očuvanje tereta, među koju spada i navedeni kvar, odgovara brodar koji je s naručiteljem prijevoza zaključio ugovor.

Premda su prema francuskom pravu dozvoljene klauzule između brodara i naručitelja prijevoza, na koje se brodar poziva, one ipak nemaju pravni učinak prema trećem zakonitom imatelju teretnice kad su one zabranjene u odnosu između brodara i podnaručitelja, odnosno kad podnaručitelj na njih ne pristane. Budući da se u ovom slučaju radilo o kogentnim propisima prema podnaručitelju, koji pored toga na dispozitivne klauzule nije pristao, brodar se ne može pozivati na klauzule ugovora o prijevozu u svoju korist.

Pokraj toga sud stoji na stajalištu da brodar stoji u neposrednom odnosu prema primatelju na temelju činjenice što je zapovjednik njegovog broda izdao teretnicu^s brodskim pečatom na kojemu je bila navedena luka pripadnosti broda.

Da bi se brodar oslobodio odgovornosti morao bi dokazati da je šteta prouzročena događajem za koji on nije kriv, što u ovom slučaju nije uspio.

Što se tiče stajališta tužitelja - osiguratelja, sud navodi da su oni doista osigurali robu na temelju kupoprodajnog ugovora, ali kad tuže brodaru nastupaju na mjesto osobe koja od njega ima pravo zahtijevati naknadu štete, u ovom slučaju primatelja, pa se i njihov zahtjev prosudjuje propisima ugovora o prijevozu.

(DMF 1976, str.293)

B.J.

Bilješka.- Problem koji se postavio u gornjoj presudi, naime odnos između brodaru, naručitelja i podnaručitelja, u našem pravu ne postoji. Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova izričito kaže da podnaručitelju neposredno odgovara brodar. Ta brodarova odgovornost nije ničim uvjetovana. Pokraj toga taj zakon ne čini razliku između ugovora na vrijeme i na putovanje na način da bi neke klauzule u ugovoru na vrijeme bile dozvoljene, za razliku od ugovora na putovanje u kojemu su zabranjene.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Paris

Presuda od 25.VI 1975.

Sté Maritime nationale (SMN)
c/a Sté Mory et Sté Spliethoff's
Bevrachting Kantoor NV.

Pomorski agent - Ugovor o prijevozu na vrijeme - Odustanak od ugovora zbog zakašnjenja plaćanja vozarine - Naručitelj agent koji svom principalu ne proslijedi brodarovu fakturu za isplatu vozarine nije odgovoran za naknadu štete prouzročene otkazom ugovora zbog zakašnjenja u isplati vozarine, ako je naručitelj iz charter partije mogao saznati u kojoj visini i kada mora platiti vozarinu

Tužitelj je naručitelj prijevoza, a tuženi je njegov agent. U tužbi se navodi da je tužitelj zaključio ugovor o prijevozu na vrijeme s brodarom u kojemu je bila,