

Nakon razmatranja različitih mogućnosti došlo se do zaključka, prema riječima suca Brandona, da je obveza prodavatelja da predaju dokumente na vrijeme bila bitan uvjet iz ugovora, te da su zbog njegova nepoštivanja od strane prodavatelja kupci bili ovlašteni na izjavu o raskinuću ugovora, nakon što su odbili prijem dokumenata.

Time je definitivno potvrđena prvostepena odluka.

Dopuštenje na ulaganje žalbe Kući lordova je odbijeno.

(LLR 1980, 2, str.143)

K.V.

Bilješka. - Ova presuda je od načelne važnosti za prosudjivanje značenja rokova u ugovorima o pomorskoj kupoprodaji CIF. Žalba na Kuću lordova je odbijena, pa je prema tome opravdano očekivati da će ova presuda postati obvezatni precedent za sve slučajeve utemeljene na obradjenom ugovoru, a vjerojatno i šire od toga.

K.V.

APELACIONI SUD, Bordeaux

Presuda od 3. IV 1979.

Brodovi: Trgovački brod  
"Mananjary" i tegljač  
"Ouessant"

Nesreća na tegljaču - Početak tegljenja - Odgovornost - Kod tegljenja potrebno je znati ne samo tegljenje, već i sve neophodne manevre za uspješno tegljenje - Prema čl.26.Zakona od 3. siječnja 1969. kapetan tegljenog broda je taj koji vodi operaciju tegljenja - U slučaju nesreća na radu, čl.11. Zakona od 23. travnja 1898. daje pravo oštećenome da podigne tužbu protiv odgovornih osoba koje su postupale namjerno ili grubom nepažnjom

Tužitelj je povrijeđeni mornar trgovačkog broda "Mananjary". Tuženi su kapetan broda "Mananjary" i "Stè Malgache de transports maritimes" (Udruženje malgaških pomorskih transporta).

Malgaški trgovački brod "Mananjary" nalazio se privezan na javnom doku Pauillac. Dana 28. lipnja 1973.g. oko 2,30<sup>h</sup> zapovjednik trgovačkog broda zatražio je pomoć tegljača radi isplovljenja. Na lice mjesta upućen je tegljač "Ouessant" kojega je pilot, koji se nalazio na palubi trgovačkog broda, obavijestio da će trebati izvršiti tegljenje. "Mananjary" je bio privezan lijevim bokom na doku, pramcem na valu, dok se tegljač postavio u poziciju za tegljenje na zadnjem dijelu krme i desnim bokom prema trgovačkom brodu. Na zahtjev zapovjednika tegljača, jedan oficir i dva mornara teretnog broda popela su se na palubu tegljača. U momentu kada je tegljenje trebalo otpočeti, trgovački brod se udaljio od obale, čime je izazvao prekidanje konopa i pomeo desnu stranu tegljača, povrijedivši dva mornara, od kojih je jedan Gardia-Parège.

Tužitelj je na temelju ovog činjeničnog stanja podnio tužbu nadležnom Okružnom sudu u Bordeauxu protiv kapetana teretnog broda i Udruženja malgaških pomorskih transporta, pripisujući im cjelokupnu odgovornost za tu nesreću. Traži solidarnu odgovornost tuženih za naknadu prouzročene štete čiji iznos će biti konačno utvrđen nakon medicinskog vještačenja. Na ime izvršenja radi osiguranja traži, odmah, iznos od 10.000 franaka.

Prvostepeni sud je odbio tužitelja s tužbenim zahtjevom iz dva razloga:

- kao neprihvatljiv po općem pravu, budući da je po članu 26. Zakona od 3. siječnja 1969.g. zapovjednik tegljenog broda dužan poduzeti rukovođenje operacijama tegljenja od kojih većina zahtijeva usku suradnju posade tegljača i tegljenog broda, a što izvršene poslove čini zajedničkim poslom odstranjujući na taj način između njih svojstvo trećih;

- gruba nepažnja ili namjera u postupanju zapovjednika teretnog broda nije dokazana.

U žalbi tužitelj navodi da prvostepeni sud nije valjano utvrdio činjenično stanje, te predlaže u tu svrhu tehničko vještačenje. Posebno ističe da su u prvostepenom postupku bile zanemarene dvije, po njemu vrlo bitne stvari: prvo, da je kapetan tegljenog broda propustio pozvati dva tegljača za tegljenje, kako je to bilo predviđeno, i drugo, da je do njegove ozljede došlo uslijed serije grešaka tuženih, naročito preuranjenim bacanjem dva od četiri konopa, što je dovoljan dokaz grube nepažnje kapetana trgovačkog broda.

Drugostepeni sud je odbio tužitelja sa žalbom i potvrdio prvostepenu presudu iz slijedećih bitnih razloga:

Stao je na stajalište da, činjenica da je tužitelj bio ozlijeđen tijekom pripremnih manevara tegljenja kao i to da je u vrijeme nesreće bio pod komandom tuženoga, nije dovoljna za osnovanost tužbenog zahtjeva, već je nužno dokazati da je do ozljede tužitelja došlo uslijed grube nepažnje/tuženog - kapetana teretnog broda.

ili namjere

Budući da tužitelj u svojoj tužbi, a ni u žalbi, nije pružio dokaze koji bi se odnosili na prirodu same odgovornosti tuženoga, drugostepeni sud je uzimajući u obzir izjavu lučkog kapetana te izvještaj Direkcije pomorskih poslova (Direction des Affaires maritimes) koji isključuju bilo kakvu grešku tuženoga u manevriranju, odbio tužitelja s tužbenim zahtjevom, jer pretpostavke iz čl.11. Zakona od 23. travnja 1898.g. koji bi se trebao primijeniti, nisu ispunjene.

(DMF 1980, str.20)

A.S.

APPELLACIONI SUD, Aix

Presuda od 9.VI 1978.

National Shipping Corporation  
c/a Cie d'assurances Helvetia  
et Cie d'assurances Italia

Prijevoz stvari morem - Ograničenje visine odgovornosti brodara javnim poretkom francuskog Zakona kad ne dolazi do primjene nijedna međunarodna konvencija koju je Francuska prihvatila - Iznimka od tog pravila moguća je unošenjem u teretnicu Paramount klauzule koja predviđa višu granicu odgovornosti za teret od francuskog Zakona - Viša granica odgovornosti iz Haških pravila računa se u zlatnim funtama sterlinga - Smatra se da je do gubitka tereta došlo za vrijeme prijevoza ako slagač obavijesti primatelja o nedostacima uočenim prilikom iskrcaja tereta

Između Cie d'assurances Helvetia i Cie d'assurances Italia kao tužitelja, te National Shipping Corporation kao tuženoga vodio se spor o naknadi štete za gubitak dijela