

nastao i zapljenom kao suuzrokom (bila ona causa proxima ili remota), jer bez zapljene, koja je izuzeta, ne bi bilo ni štete. Ta bi teza opravdavala novim argumentom prvostepenu presudu o slučaju sedmog broda. No Ripert postavlja stvar drukčije, kada je pomorski događaj, koji je, zajedno sa zapljenom, suuzrok štete, upravo baraterija. On uzina da je šteta, koju je skrivila posada (uključivši i zapovjednika), uvijek osigurana, makar je nastala i posredno, od uzroka koji je sam po sebi izuzet od osiguranja (na pr. ako gubitak nastane od izuzetog ratnog događaja, no zbog skrivljenog pomorskog događaja). Drugim riječima: izuzeti događaj, koji je suuzrok, oslobodjuje osiguratelja od obveze uvijek, osim ako drugi suuzrok predstavlja skrivljen osigurani događaj, u kojem slučaju ostaje obveza osiguratelja na snazi, na da je drugi suuzrok izuzet slučaj. Po posljednjoj tezi bio bi slučaj sedmog broda obuhvaćen osiguranjem i sa stanovišta Okružnog suda, koji je utvrdio, da u njemu ina elemenata i baraterije i zapljene.

Kako se vidi, ni jedna ni druga teza o suuzrocina ne osnivaju se na pretežitosti uzroka po sebi, u lancu uzročnosti, već se osnivaju na sadržaju ugovora: da li on izuzina od osiguranja određene događaje (na pr. zapljenu) uvijek, pa i onda, kad su prouzročeni događajen, koji je sam po sebi osiguran (na pr. baraterijon), ili je naprotiv neki događaj (na pr. baraterija) osiguran uvijek, pa čak i u tom slučaju, ako dovede do gubitka prouzročivši drugi, sam po sebi neosiguran događaj (na pr. zapljenu). Odatle zaključak: da je kod sklapanja ugovora o osiguranju potrebno izrično nomiranje tog pitanja, koje samo po sebi dopušta jedno i drugo rješenje, a nije nedvornno riješeno klauzulom f.c. & s.

N.K.

NJEMAČKI SAVEZNI SUD (IZR 152/52 - Düsseldorf),  
14. IV. 1953.

Riječna plovidba - Prijevozni ugovor - Pravo koje se ina primijeniti

Načelo pomorskog prava, da je za iskrcavanje i pravne posljedice, koje iz njega proizlaze, njerodavno pravo odredišta luke, ako drukčije nije predviđeno ugovorom, ina se u dvojbi primijeniti i kod riječne plovidbe.

Činjenično stanje:

Tužitelj je preuzeo od tuženika tovar ugljena za lokomotive za otpremu svojom lađjom riječnim putem u Antwerpen, gdje ga je trebao izručiti radi daljeg transporta kroz Belgiju i Nizozemsku u Italiju. U teretnici bilo je uglavljeno "12 dana za iskrcavanje".

Tek što je ladja krenula, izbio je u Antwerpenu štrajk lučkih radnika, koji je trajao više od mjesec dana. Zapovjednik ladje zatražio je upute od tužitelja. Tužitelj se stavio u vezu s tuženikom i upitao, da li da tovar predisponeira u Nizozensku, no primio je odgovor, neka vozi u Antwerpen. Ladja je tamo stigla i zapovjednik se prijavio za iskrcavanje. Iskrcavanje se nedjutom moglo obaviti tek po završetku štrajka, čime je ugovoreni rok za iskrcavanje prekoračen za 38 dana. Na temelju toga tužitelj traži naknadu za 38 dana prekostojnica i neke druge troškove.

U tužbi se tužitelj poziva na odredbu prijevoznog ugovora sklopljenog između stranaka, koja glasi:

"Za prijevoz vrijede u njemačkim lukama njemačke stojnice, a u Antwerpenu belgijske stojnice.

Naknada za prekostojnice obračunavat će se u njemačkim lukama prema njemačkim tarifama, a u Antwerpenu prema belgijskim tarifama."

Prvostepeni sud odbio je tužbu. Protiv te presude uložena žalba bila je također odbijena, a ni revizija nije uspjela.

Stanovište suda:

Prijevozni je ugovor sklopljen među njemačkim strankama, pa bi načelno trebalo pretpostaviti, da prema njihovoj prešutnoj volji ina vrijediti njemačko pravo za sva prava i obveze proizašle iz ugovora, ukoliko su nastale u Njemačkoj i inale se tamo ispuniti. Sud je nedjutom primijenio na konkretni slučaj belgijsko pravo iz ovih razloga:

1/ Po općem pravnom shvaćanju ina se na pravne odnose nastale u vezi s iskrcavanjem primijeniti pravo određišta kao pravo mjesta ispunjenja ugovora.

2/ Po načelima međunarodnog privatnog prava dolaze kod određivanja obveznog statuta u obzir tri okolnosti za nadovezivanje:

- a) izrična ili prešutna volja stranaka;
- b) hipotetična volja stranaka;
- c) mjesto ispunjenja.

Iako je već po općim pravim načelima valjalo primijeniti belgijsko pravo, i iz spomenute odredbe ugovora pro-

izlazi, da je belgijsko pravo odlučno za rješavanje spora. Stranke nisu ni izrično ni prešutno očitovale svoju volju, da biraju belgijsko ili njemačko pravo, već je tek na temelju njihove hipotetične volje proizašlo belgijsko pravo kao mjerodavno. Po shvaćanjima njemačkog međunarodnog privatnog prava hipotetična se volja ne utvrđuje subjektivno, već objektivno, t.j. ona predstavlja što bi u danoj situaciji bilo najrazumnije i najkorisnije za stranke. Kako je operacija iskrcavanja pravno i tehnički usko vezana s lukom, u kojoj se vrši, to se kao najprikladnije nameće pravo mjesta iskrcavanja za rješavanje svih pravnih odnosa proizašlih iz iskrcavanja, a to je u konkretnom slučaju opet belgijsko pravo.

3/ U pomorskom pravu postoji shvaćanje, da se iskrcavanje ima prosudjivati prema pravu mjesta, u kojemu se ono vrši, ako drugačije nije ugovoreno, i to bez obzira na pravo mjerodavno za ugovor u cjelini. Pravo mjesta iskrcavanja da je osobito mjerodavno za pitanje, koje zahtjeve iz iskrcavanja imaju brodar i primalac.

To se pravno shvaćanje ima primijeniti i na riječnu plovidbu, jer i riječne ladje često pristaju u lukama različitih pravnih područja.

Kad je tako utvrđeno belgijsko pravo kao mjerodavno u konkretnom slučaju, tužbu je trebalo odbiti, jer su štrajku lučkih radnika belgijski sudovi smatrali višom silom. Stoga se vrijeme, dok je trajao štrajk, nije moglo uračunati u stojnice.

(Clunet 1/1958, str. 254)

S.K.

Bilješka. -- Treba napomenuti, da se u pomorskim prijevozima pravo brodara, da u slučaju štrajka u određenoj luci iskrca teret u nekoj drugoj luci, drukčije tretira. Naime skoro svi tipski prijevozni ugovori i teretnice sadrže tako zvanu "Strike clause", prema kojoj brodar ima pravo, za slučaj štrajka u luci odredišta teret iskrcati u nekoj drugoj luci i bez posebnog odobrenja krcatelja odnosno neke druge osobe, koja je ovlaštena raspolagati teretom. Engleska sudska praksa, u poznatom sporu Caspiana, protumačila je tu klauzulu u najveću korist brodara, tako da mu je dala pravo da teret iskrca u luci, koja se nalazi u drugoj državi, različitoj od države luke odredišta.

B.J.

Bilješka. - Izložena presuda izražava neke specifičnosti njemačkog prava.

Tako je razlog suda pod 1), da je pravo mjesta određišta mjerodavno kao *lex solutionis*, osnovan u njemačkom pravu, koje - za razliku od većine ostalih prava - načelno primjenjuje na ugovore pravo mjesta ispunjenja. Po tom načelu vrijedio bi zakon tog mjesta za cijeli ugovor, a ne samo za pravne odnose nastale u vezi s iskrcavanjem. Naprotiv, opće načelo pomorskog prava, na koje se sud poziva pod 3), sastoji se upravo u tome, da se na pitanja u vezi s iskrcajem primjenjuje pravo odnosne luke, bez obzira na to, da li je ugovor u cijelosti podvrgnut tom pravu (slično i naš nacrt zakona o ugovorima o iskorističivanju brodova na moru).

Prema tome red kriterija naveden pod 2) također vrijedi samo za njemačko pravo, jer bi se inače, u pomanjkanju stranačke volje, primijenio neki drugi kriterij, a ne zakon mjesta ispunjenja (na pr. zakon mjesta zaključenja ugovora ili zakon zastave).

Posebna je njemačka specifičnost t.zv. hipotetična volja stranaka, navedena pod 2 b). Ona se sastoji u tome, da sud, ako ne može utvrditi ni izrično ni konkludentno izraženu volju stranaka, još uvijek traži nekakvu volju, koju konstruira po tome što bi objektivno bilo najprimjerenije u konkretnom slučaju i što bi stoga stranke "morale htjeti", da su razumno prosudile situaciju. Tom kriteriju prigovara sva ostala doktrina i judikatura, da on uopće ne predstavlja volju stranaka, već da je to mišljenje suda o tome, kakvo bi on pravo izabrao na mjestu stranaka. Stoga se gotovo općenito, ako nema izrične ili prešutne uglave stranaka, primjenjuje onaj statut, koji je u pojedinom zakonodavstvu općenito mjerodavan (na pr. zakon mjesta zaključenja ili ispunjenja ugovora ili zakon zastave i sl.). Samo neki sudovi u Sjedinjenim Državama primjenjuju u takvom slučaju zakon, koji po njihovoj ocjeni ima najbližu vezu s konkretnim pravnim odnosom, pa je stoga i s gledišta samih stranaka najmjerodavniji. Oni dakle ustvari postupaju kao i njemački sudovi, samo ne nazivaju taj kriterij voljom stranaka. (A slično predviđa i naš spomenuti nacrt.)

Sve te razlike u gledištima upućuju i opet na to, koliko je kod sklapanja ugovora važno, da se ili uglavi jasno i izrično primjena određenog prava, ili opet da bude jasno, da stranke u tom pogledu nisu ništa ugovorile, i da se kolizijsko pravilo nema zaobilazno tražiti u njihovoj volji.

N.K.

APELACIONI SUD, London, 10. i 11. II. 1955.

M.W. Hardy & Co. ca A.V. Pount & co. LTD

Prodaja robe - Ukrcaj u stranoj luci - Prodavaočeva je dužnost pribavljanje izvozne dozvole

Ugovorom zaključenim između kupca iz New Yorka i