

Medjutim, doktrina i praksa gotovo općenito smatraju, da vrijeme, koje se računa u dispeč, ne odgovara vremenu, koje je odobreno za stojnice.

Tako su i arbitri u ovom sporu smatrali, da s obzirom na klauzulu "sve uštedjeno vrijeme" u charter-partiji, treba suprotno od odredaba charter-partije o stojnicama, računati i vrijeme izuzetih dana u vrijeme za dispeč.

Konačno, arbitri smatraju, da je takva odredba charter-partije ("sve uštedjeno vrijeme") imala za svrhu, da potakne naručitelje, odnosno krcatelje, na rad i za vrijeme izuzetih dana, te da zbog toga nije u charter-partiji bilo ugovoreno, da se to vrijeme ne će uračunavati u dispeč. Zbog toga je odlučeno u korist naručitelja (tužitelja).

(DMF 1960, str.137-140)

Ž.M.

APELACIONI SUD Rim, presuda od 7.X.1958.  
Ender Dampferkompagnie Aktiengesellschaft c/a  
Federazione Italiana Consorzi Agrari

Dužnost plaćanja naknade za prekostojnice - Odnos između teretnice i charter-partije

Naručitelj Federazione Italiana Consorzi Agrari sklopio je s brodarom Ender Dampferkompagnie Aktiengesellschaft ugovor o prijevozu žitarica. Ugovor je sklopljen na formularu GENCON. U klauzuli 5 toga ugovora predviđeno je, da će se vrijeme, izgubljeno čekanjem na red u luci ukrcaja, uračunati u vrijeme ukrcaja, a u klauzuli 6 isto tako i u luci iskrcaja. Prema 8 klauzuli, krcatelji su odgovorni i za prekostojnice u luci iskrcaja, ali samo utoliko, ukoliko brodar nije mogao ostvariti svoje pravo putem retencije i prodaje tereta (t.zv. lien clause). Nakon ukrcaja zapovjednik broda je krcatelju (koji je ujedno bio i naručitelj) izdao teretnicu, u kojoj nije bilo ništa rečeno o dužnosti plaćanja prekostojnica u luci iskrcaja, a k tome se teretnica glede toga nije ni općenito pozivala na klauzule charter-partije.

U luci iskrcaja brod je - radi čekanja na red - pao u prekostojnice. Unatoč tome zapovjednik broda je, bez vršenja prava retencije, predao teret primaocu, iako mu naknada za prekostojnice nije bila plaćena.

Brodar traži od naručitelja, da mu plati naknadu za prekostojnice u luci iskrcaja.

Prvostepeni i drugostepeni sud su obvezali naručitelja na isplatu.

Kada je teretnica došla u ruke trećega zakonitog imaoaca, jedino je ona mjerodavna za reguliranje odnosa između tog imaoaca i broдача. Ako u njoj nije bilo navedeno, da je primalac dužan platiti naknadu za prekostojnice, on to nije bio ni dužan učiniti. Bio bi dužan platiti u slučaju, da se teretnica - u pogledu te obveze - makar i općenito pozivala na uvjete charter-partije. Brodar dakle ne samo da nije bio ovlašten, nego nije ni smio izvršiti pravo retencije tereta, već ga je morao primaocu slobodnog predati. Kada je krcatelj - bez prigovora - primio od zapovjednika teretnicu, pristao je da se teret preda primaocu po uvjetima, koji su u teretnici bili naznačeni, iz čega izlazi, da je on sam na sebe preuzeo direktnu obvezu plaćanja naknade za prekostojnice, i to bez uvjeta, da brodar mora prethodno pokušati naplatu vršenjem prava retencije i prodajom tereta.

(Dir.mar.1959., II.str.194)

B.J.

APELACIONI SUD Trst, presuda od 13.VI.1959.  
Assicurazioni d'Italia c/a Lloyd Triestino

#### Klauzula FIO - Njena dopustivost i djelovanje

Među strankama je nastao spor o značenju klauzule FIO, koju su klauzulu stranke ugovorile u slijedećem obliku: "Ukrcaj tereta će biti izvršen sa strane lučkog stivadora na račun, rizik i trošak krcatelja. Odgovornost zapovjednika i brodarskog poduzeća za prijevoz počinje u času stavljanja robe u brodsko skladište, a prestaje kada teret bude zapasan za iskrcaj". Šteta na teretu je nastala prilikom iskrcaja. Prvostepeni sud je zauzeo slijedeće stanovište: Treba razlikovati, da li se iskrcaj obavlja pomoću brodskih ili lučkih dizalica, te da li se teret iskrcava u maona ili direktno na obalu. Ova je klauzula - prema stanovištu prvostepenog suda - dopustiva samo u slučaju, kad se iskrcaj obavlja pomoću lučkih dizalica, jer samo u tom slučaju teret od časa, od kojega je podignut sa dna brodskog skladišta, izlazi iz sfere brodareve odgovornosti. Ukoliko se pak radi o brodskoj