

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 imaoća, jedino je ona mjerodavna za reguliranje odnosa između tog imaoća 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

dizalici, tada će odgovornost broдача - i unatoč klauzuli FIO - prestati tek onim momentom, kada se teret otpusti od dizalice.

Drugostepeni sud je, povodom žalbe broдача, preinačio prvostepenu presudu, sa slijedećim bitnim obrazloženjima:

U prvom redu se sud upustio u raspravljanje, da li je klauzula FIO načelno dopustiva ili se protivi pozitivnim propisima talijanskog zakonika o plovidbi, prema kojima brodar ne može ugovarati veće ograničenje svoje odgovornosti nego što to zakon predviđa. Sud smatra, da je klauzula dopustiva, jer se zabrana ugovaranja većeg ograničenja brođareve odgovornosti odnosi samo na njegovu glavnu ugovornu obvezu, tj. na prijevoz i čuvanje tereta, a ne i na sporedne modalitete izvršenja ugovora. Način i odgovornost za ukrcaj i iskrcaj tereta padaju u ovu začdnju grupu, pa je prema tome klauzula FIO i po talijanskom zakonu dopustiva.

Što se pak tiče njena djelovanja, ne smije se postavljati nikakva razlika s obzirom na okolnost, da li se operacije ukrcaja odnosno iskrcaja vrše pomoću brodskih ili lučkih dizalica. Brođareva odgovornost počinje od časa, kada je teret dotakao dno brođskog skladišta, a prestaje onim časom kad je teret zapasan ili inače spreman da bude neposredno podignut od dna brođskog skladišta.

(Dir.mar.1959., II. str.199)

B. J.

Bilješka. - Slično pitanje može se postaviti i u našem pravu, i to s obzirom na propis čl.58 Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, prema kojemu stranke mogu mijenjati pozitivne propise o odgovornosti broдача na štetu kreatora - među ostalim - u slučaju oštećenja, manjka ili gubitka stvari, nastalog "prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaavanja", dakle o vremenu, na koje se klauzula FIO ne odnosi. Čini nam se, da ipak treba dopustiti strankama, da slobodno ugovore, u kojem će času brodar preuzeti odnosno predati teret, pa da do prijema i poslije predaje tereta brodar može ugovarati i svoju neodgovornost. Ovo je stanovište zauzeo i Vrhovni privredni sud prije negoli je stupio na snagu naš citirani zakon (vidi presudu Vrhovnog privrednog suda objavljenju u ovoj publikaciji br.3 str.20-24).

Talijanski sud u gornjem slučaju nije se upuštao u ispitivanje odgovornosti broдача, ako brođska sredstva, kojima se vrši ukrcaj odnosno iskrcaj, nisu bila u ispravnom stanju. Čini nam se, da bi brodar - unatoč navedenoj klauzuli - bio za

te štete odgovoran. Pitanje je, da li po načelu krivnje ili samo na temelju uzročnosti, tj. ako brodska sredstva nisu ispravna bez njegove krivnje, odnosno bez krivnje osoba, za koje on odgovara.

B.J.

HANZEATSKI VIŠI ZEMALJSKI SUD Bremen,
presuda od 10. III. 1959.

Odustanak od ugovora o pomorskom prijevozu - Pravo stranaka na pola vozarine i naknadu štete

Tužitelj je 25. XI. 1957. sklopio kao agent naručitelja prijevoza s vozarom (tuženim) ugovor o prijevozu 2.800 t željezne rudače iz Tres Forcasa i 300 t željezne rudače iz Melille u Gent/Bremen. Po ugovoru je 50% vozarine trebalo platiti unaprijed, što je i učinjeno. Uglavljeno je, da se ne će računati u stojnice "nesreće u rudniku ... loše vrijeme ... i svaki drugi događaj izvan kontrole čarterera". Zbog kvara na lučkim uređajima za ukrcaj u Tres Forcasu nije se moglo vršiti ukrcavanje, uslijed čega je došlo do pregovaranja između stranaka, njihovih agenata i mešetara. Pregovori su na početku tekli bez rezultata. 2. XII. 1957. primio je agent vozara od naručitelja brzojav, koji sadržava ponudu naručitelja, da se ugovor razvrgne. Taj brzojav nije sadržavao ništa u pogledu prava i dužnosti stranaka kod razvrgnuća ugovora. Agent vozara je o sadržaju brzojava obavijestio zapovjednika broda i dao mu nalog, da otputuje. Na temelju toga brod je napustio luku 3. XII. 1957. U vremenu između prijema brzojava i davanja naloga zapovjedniku, da brod otputuje, i između odlaska broda iz luke, agent brodara je primio i pismo naručitelja, u kojemu potvrđuje sadržaj brzojava s dodatkom, da bi se ugovor razvrgao bez prava i dužnosti stranaka (bio je upotrebljen izraz "bez prava regresa"). Brod je napustio Melillu 3. XII. 1957. Isti dan zatražio je tužitelj, zbog razvrgnuća ugovora, povrat unaprijed plaćene vozarine. Tuženi je odbio povrat unaprijed plaćenog dijela vozarine i stavio je u prijeboj sa svojim zahtjevom na naknadu štete zbog odustanka od ugovora o prijevozu sa strane naručitelja. Prema njegovoj tvrdnji, naručitelju je bilo poznato, da uređaji u Tres Forcasu nisu ispravni, pa da je prema tome do razloga, koji su uvjetovali razvrgnuće ugovora, došlo njegovom krivnjom. Tuženi je bio u oba stepena osuđen na povrat unaprijed plaćene vozarine, i odbijen mu je bio zahtjev na naknadu štete iz slijedećih razloga: