

42

APELACIONI SUD Genova,  
presuda od 6.IV.1959.  
Pronzato c/a Gotelli.

Klauzula "navodno", njeno značenje - Ustanovljenje količine tereta po gazu broda

Brod "Isola di Caprera" je ukrcao stanovitu količinu željeza u lukama Assab i Massau. Jednom i drugom ukrcaju je prisustvovao krcatelj. Za čitavu ukrcanu količinu bile su izdane tri teretnice i to jedna u Assabu, a dvije u Massau. Sve su teretnice sadržavale, u pogledu težine tereta klauzulu "navodno". Teret su na odredištu, na temelju izdanih teretnica - preuzeli kupci krcatelja kojih je bilo ukupno tri. Najkasnije se predavao teret po teretnici koja je bila izdana u Assabu, pa kako je za prve dvije teretnice bio izdat teret u potpunoj količini kako je naveden u teretnici to je u pogledu treće teretnice nastao manjak. Medju strankama je nastao spor o količini ukrcanog tereta u luci Assab.

Spor je u drugom stepenu riješio apelacioni sud.

Osnovna pitanja koja je trebalo riješiti bila su: pravni efekat klauzule "navodno" i međusobni odnos primaoca tereta.

Prema talijanskom pravu, koje prihvaća načela Bruxelleske konvencije o teretnici, ova klauzula ima efekat prebacivanja tereta dokaza od broдача na stranu tereta, t.j. strana tereta mora dokazati, ako to tvrdi, da je broдар primio veću količinu tereta nego što je to u teretnici navedeno. Medjutim da bi klauzula mogla imati i to značenje potrebno je da bude obrazložena, t.j. da se u teretnici navedu razlozi koji su spriječili broдача da - razumnim sredstvima - ustanovi tačnu količinu ukrcanog tereta. U konkretnom slučaju zapovjednik nije naveo nikakve razloge nego je samo unio klauzulu "navodno". Sud je zauzeo slijedeće stanovište:

Ako je krcatelj primio teretnicu s odnosnom klauzulom koja nije obrazložena, a da u pogledu toga nije stavio nikakav prigovor, treba pretpostaviti da su stvarne okolnosti zaista bile takve da nije bilo moguće tačno utvrditi količinu ukrcanog tereta. Teret je mjereno prema gazu broda. Sud smatra da sama činjenica što je mjereno prema gazu, nije dovoljna da se može tvrditi da se teret nije mogao tačno izmjeriti, već treba da - uz to - postoje posebni uvjeti koji su spriječili takvo ustanovljavanje težine. Strana tereta je nastojala dokazati, da su uvjeti luke Assab takvi, da je moguće i na temelju gaza ustanoviti tačnu količinu tereta. Tako je na pr. tvrdila, da luka nije potpuno otvorena, već da je zaklonjena nekim otocima, da brod nije bio na sidrištu već uz obalu, pa da je - posebnom, ali uobičajenom metodom - bilo moguće tačno utvrditi gaz broda. Sud nije prihvatio ove razloge kao opravdane, jer da su općenite prirode, a primaoci

da su morali iznijeti konkretne razloge, zašto je tom brodu u odnosnom momentu bilo moguće tačno izmjeriti gaz broda. Nadalje smatra sud, da je zapovjednik i bez obzira na izneseno bio ovlašten u luci Assab potpisati teretnicu i bez nekog posebnog kontroliranja količine ukrcanog tereta. Strankama je - naime - bilo poznato, da će se teret ukrcati u dvije luke, da će biti izdate tri teretnice, te da je ukrcaju i u jednoj i u drugoj luci prisustvovao sam krcatelj. Na temelju svega toga zapovjednik je imao pravo pretpostavljati, da će se eventualni manjak tereta u luci Assab, za koji je potpisao teretnicu, kasnije nadoknaditi u luci Massau.

Budući je teret bio prodan kupcima od krcatelja, to je brodar imao pravo prema svim tim kupcima, kao svojim primaocima, iznijeti sve one prigovore, koje bi mogao iznijeti i prema krcatelju, što je dovodilo do toga, da su sva tri krcatelja primali čitavu količinu tereta kao jednu jedinstvenu cjelinu, a ne odvojeno prema teretnicama. Iz toga slijedi dalje, da su sva tri morali dokazivati čitavu količinu primljenog tereta, a ne samo da imalac teretnice, koja je izdana u Assabi, dokazuje u svoju korist količinu, koja je morala biti ukrcana u toj luci.

/Dir.mar.1959.,IV. str.553-559/

B.J.

Bilješka.- Budući i naš zakon stoji na istom gledištu kao i talijanski u pogledu obrazlaganja klauzula, koje se unesu u teretnici, nije isključeno, da bi i naši sudovi mogli zauzeti isto gledište. Čini nam se nedovoljno osnovano mišljenje, da zapovjednik, s obzirom na iznesene okolnosti ukrcaja u lukama Assab i Massau, nije bio dužan uložiti normalnu pažnju o količini ukrcanog tereta u luci Assab. Ovo tim prije, što je izdao i posebnu teretnicu za taj teret, a nije ni smio pretpostavljati da će eventualno naknadno biti ukrcan manjkajući dio tereta, jer se iz bilo kojih razloga, pa i bez krivnje krcatelja, moglo dogoditi, da u luci Massau ne bude ukrcana predviđena količina tereta pa eventualno i da ne bude ukrcano ništa. On bi unatoč tome morao odgovarati prema izdatoj teretnici. Isto tako nije osnovano gledište suda, da sva tri imaoća teretnice primaju zajednički čitavu količinu tereta. Odnos između brođara i imaoća teretnice je potpuno nezavisan od odnosa, koji izlazi iz kupoprodajnog ugovora, pa ono, što se je moglo prigovarati krcatelju, ne može se trećem imaoću teretnice, pa čak ni u okviru samog ugovora o prijevozu robe, a još manje pozivati se na kupoprodajni ugovor. Prema tome svaki imalac teretnice nastupa nasuprot brođaru u samostalnom pravnom odnosu bez obzira na druge imaoće teretnice. Ovo znači, da je imalac teretnice za količinu ukrcanu u luci Assab imao pravo zahtijevati, da mu se preda količina, koja je u teretnici navedena, naravno pod pretpostavkom, da brođar ne dokaže, da je postupao dužnom pažnjom kod izdavanja teretnice, i njega se ništa ne tiče, koja je količina predana imaoćima ostalih teretnica, pa da bi brođar mogao, eventualno,

količinu predanu drugim imalcima teretnice kompenzirati manjkom u trećoj teretnici. Jedan primjer će najbolje objasniti ovaj problem: Na pr. tolerantna količina manjka robe iznosi 5%. Sveukupni manjak robe uzevši u obzir čitavu količinu tereta na sve tri teretnice iznosi 15%. Kada bi se teret odvojeno predavao po svakoj pojedinoj teretnici brodar bi imao pravo od svake teretnice obračunati 5% manjka, tako da bi u stvari predao svakom primaocu u granicama tolerancije. Medjutim, ako bi, kao u gornjem slučaju, smatrao, da se teret prima zajednički, on bi mogao za prve dvije teretnice predati punu količinu tereta tako, da bi se kod treće teretnice pojavio manjak od 15%, koji u nijednom slučaju ne može biti smatran tolerantnim.

B.J.

OKRUŽNI SUD Genova,  
presuda od lo.XI.1957.

David c/a Credito Italiano i Banca Ottomana

### Teretnica "per incasso"

Krcatelj je izdao svojoj bankovnoj vezi teretnicu s naznakom per incasso. Osim toga indosirao je i svom kupcu drugu teretnicu, ali s punim indosamentom. Ova posljednja teretnica nosila je kasniji datum od one s indosamentom per incasso. Na odredištu su se pojavili, za preuzimanje tereta, imalac teretnice "per incasso" i onaj s punim indosamentom. Sud je stao na stajalište - slijedeći ustaljenu talijansku praksu - da pravo na preuzimanje tereta pripada imalcu punog indosamenta. Svoje je stajalište obrazložio na slijedeći način: Krcatelj indosiranjem teretnice per incasso nije na indosataru prenio samostalno pravo iz teretnice, već samo ono, koje je sam imao. Incasso indosatar - prema tome - ne ostvaruje samostalno pravo prema vozaču, već samo kao zastupnik indosanta. Kada pak indosant na treću osobu - indosiranjem teretnice punim indosamentom - prenese svoje pravo iz teretnice, on više nema nikakvog prava prema vozaču, koja mu iz teretnice pripadaju, pa prema tome to pravo ne može ni vršiti preko svog zastupnika incasso indosataru. Pravo na prijem tereta pripada imalcu punog indosamenta.

/Dir.mar. 1950., IV. str. 573-576/

B.J.

Bilješka.- Incasso indosament - prema talijanskoj sudskoj praksi jednako značenje kao i svaki drugi procura indosament. Takvi indosamenti su u praksi prilično rijetki. Inače se upotrebljavaju, kada imalac teretnice, koji je ujedno i vlasnik robe, indosira teretnicu samo radi toga, da bi onaj, na koga je teretnica indosirana, izvršio tehničke i administrativne radnje primanja tereta od brodara i eventualno njegovu dalju otpremu. Pravni odnos ne