

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 indosatara prenio samostalno pravo iz teretnice, već samo ono, koje je sam imao. Incasso indosatar - prema tome - ne ostvaruje samostalno pravo prema vozaaru, 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 vozaaru, koja mu iz teretnice pripadaju, pa prema tome to pravo ne može ni vršiti preko svog zastupnika incasso indosatara. 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

nastaje između broдача i procura indosataru, nego ostaje između broдача i indosanta. Ovaj način se upotrebljava redovito kod špeditera. Ovim indosamentom vlasnik robe želi biti siguran, da će uvijek sam očuvati svoja prava prema robi i da će njemu brodar direktno odgovarati, a ne preko špeditera. I po našem Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova mogući su procura indosamenti, jer je u tom zakonu predviđeno, da za indosament vrijede propisi Zakona o mjenici /osim odredaba o regresu/, a Zakon o mjenici predviđa i procura indosament.

B.J.

SAVEZNI VRHOVNI SUD SR NJEMAČKE,
presuda od 29.I.1959.

Sudar njemačkog i britanskog broda u kanadskim teritorijalnim vodama. - Zakon koji se primjenjuje na odgovornost brodovlasnika

Britanski parobrod sudario se s njemačkim motornim brodom na kanadskoj rijeci u koju ulaze pomorski brodovi. Oba su broda bila oštećena. Britanski je vlasnik tužio njemačkog vlasnika pred sudom u Hamburgu i tražio naknadu štete po njemačkom zakonu. Sud je međjutim osudio tuženika da naknadi štetu po kanadskom pravu, koje ograničuje odgovornost brodovlasnika na određene svote. Savezni vrhovni sud je potvrdio presudu ovim obrazloženjem:

1. Bruxelleska konvencija o sudarima na moru od 1910. nema kolizijskih pravila o ograničenju odgovornosti brodovlasnika, zbog čega svaki sud mora ta pravila odrediti prema svom zakonu /lex fori/.

2. Sud je već u predjašnjim slučajevima odlučio da odgovornost brodovlasnika za štetu od sudara u njemačkim vodama, ocjenjuje po njemačkom pravu kao lex loci delicti commissi.

3. To pravilo vrijedi jednako za tuđe teritorijalne vode, bez obzira na sud, pred koji se spor iznosi.

Tužitelj /za kojega je njemački zakon bio povoljniji/ tvrdio je, da se odredbe o odgovornosti brodovlasnika moraju izuzeti od tog pravila i da se s obzirom na to, da su one različite u pojedinim državama, mora primijeniti zakon zastave broda, koji je kriv za sudar. "Brod... nosi na neki način sa sobom svoj sistem odgovornosti, i njegov vlasnik može odgovarati samo po tom sistemu." No to je shvaćanje protivno prethodnim odlukama Vrhovnog suda za Britansku zonu /od 1950/ i bivšeg Reichsgerichta /1902/, kojim se utvrđuje da bi primjena različitih prava na taj dio problema sudara dovela do nerazumnog cijepanja jednog jedinstvenog događaja. Nema razloga da se sudar brodova rješava drukčije nego svaki ostali delikt. Štaviše, pravilo koje je sud primijenio prihvaća i judikatura mnogih država, a kad bi se granica odgovornosti odredila zasebno za svaki od brodova u sudaru, mogle bi nastati razlike u njihovu tretiranju koje se ne mogu opravdati.

N.K.