

sile je u odlaganju ispunjenja obveze, dakle u pomicanju roka za ispunjenje obveze. Ali ako je sam rok ispunjenja bitan uvjet ugovora, a napose ako izvršilac ugovorene prestacije izričito jamči za održanje ugovorenog roka, onda on time prema svom ugovornom partneru preuzima na sebe posljedice neispunjenja o roku, pa i onda kad su nastali zbog više sile. Naročito kad se uvaži da su nevrjeme i kvar motora rizici s kojima učesnici pomorskog prijevoza u svakom slučaju moraju računati kao normalnim rizicima plovidbe, a preuzimanje takvih rizika normalno ulazi u sadržaj ugovora o prijevozu kao predmet stipulacije. Prema tome je i u ovom spornom slučaju tuženik preuzevši jamstvo za rok ujedno preuzeo na sebe odgovornost za posljedice zakašnjenja i ako ono nastane navedenim slučajevima više sile.

Z.R.

Bilješka. - Važno je istaknuti da se sud u ovoj presudi poziva na Opće uzance. Ugovor o prijevozu bio je sklopljen prije stupanja na snagu Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova. Premda se taj zakon izričito ne poziva na Opće uzance, ipak nema zapreke da sudovi te uzance primjenjuju i nakon stupanja na snagu zakona.

B.J.

B/ Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLESKI APELACIONI SUD

Presuda od 24.XI 1955.

North River Freighters c/a President of India

Brodarski ugovor - Klauzula o računanju vremena čekanja na vez - Obaveza naručitelja da pazi na dolazak najavljenog broda - Pismo spremnosti

Brodarskim ugovorom sklopljenim na formularu Gencon ugovoreno je da stojnice imaju početi teći 24 sata nakon predaje pisma spremnosti. Ugovoreno je također da se vrijeme čekanja na vez ima računati u stojnice.

Brod je, davši još sa puta u luku ukrcaja telegraf-

sku obavijest o dolasku, prispio u luku ukrcaja (Dairen). Tu je, po dobivanju slobodnog saobraćaja čekao na vez više od sedam dana. Pismo spremnosti nije uručeno odmah po dolasku, jer je brodu bio zabranjen svaki saobraćaj s kopnom sve do dolaska na vez. Pismo je uručeno tek kad je brod doveden na vez.

Presudom je utvrđeno da klauzula po kojoj se "vrijeme čekanja na vez ima računati kao vrijeme krcanja" proizvodi svoje učinke od časa kada je brod dobio slobodan saobraćaj u luci (pod uvjetom da je sam bio spreman na krcanje), bez obzira na to da li je uručeno pismo spremnosti ili nije.

U obrazloženju je istaknuto mišljenje da je naručilac dužan po primitku prethodnih obavijesti, koje brod daje još s. puta u odredišnu luku, paziti sam na dolazak broda, te da ne može pozivom na neuručenje pisma spremnosti tvrditi da za dolazak nije znao.

Istaknuto je također da brod prije dolaska na vez ne bi ni mogao valjano uručiti pismo spremnosti.

/LLIR 1955, str. 668/

D.Ć.

Bilješka.— Ta presuda nije riješila pitanje kako se ima računati vrijeme kad je brod odmah po dolasku u luku i po dobivanju slobodnog saobraćaja uručio pismo spremnosti i krcatelj ga primio. Da li se i tu ima uzeti da odmah po dolasku i dobivanju slobodnog saobraćaja počinju teći stojnice, koje bi se potom tek po dolasku na vez prekinule radi računanja vremena predaha i onda opet počele teći u skladu s ugovorenim uvjetima odnosno propisanim odredbama. Ili se ima uzeti da nakon uručivanja pisma spremnosti počinje vrijeme predaha, pa potom stojnice i tek po njihovu iscrpljenju prekostoynice. Razlika je uočljiva kad se uzme u obzir da se kod čekanja na vez vrijeme računa kontinuirano, a kod stojnica izvjesni periodi mogu biti izuzeti, kao praznici, vremenski nepogodni dani, itd.

U predmetu *The Massalie*, koji je ovih dana u prvoj instanci (Queens Bench Division) bio raspravljen i gdje je postupljeno na gornji način, sudac Diplock stao je na gladište da s dolaskom broda i uručivanjem pisma spremnosti

(premda brod još čeka na vez) počinje vrijeme predaha, potom ugovorene stojnice i tek po njihovu iscrpljenju prekostojnice. S obzirom na najavljene žalbe, to se gledište ne bi još moglo smatrati usvojenim.

D.Ć.

ENGLISKI APELACIONI SUD

Presuda od 19.II 1960.

Tsakiroglou A CO. Ltd. c/a Noble & Thorl,
G.m.b.H. Albert D. Gaon c/a Société Inter-
professionnelle des Oleagineux Fluides Ali-
mentaires

Kupoprodaja CIF - Povećani troškovi puta padaju na teret prodavaoca

Stranke su sklopile dva ugovora o CIF kupoprodaji sudanskog kikirikija, i to CIF Hamburg i CIF Marseilles. Prije nego je roba bila ukrcana, došlo je do poznatih događaja oko Sueskog kanala (1956), koji je bio zatvoren sve do 9.IV 1957. Prodavaoci su smatrali da je došlo do razjašnjenja ugovora, a kupci su usprkos tim okolnostima zahtijevali njegovo ispunjenje preko Rta dobre nađe. Arbitraža je u oba slučaja riješila u korist kupaca. "Queen's Bench Division (trgovački sud) također je u oba slučaja riješio u korist kupaca. Pred apelacionim sudom žalitelji su postavili ove tvrdnje:

a) treba smatrati da u ugovorima postoji prećutno određeno da će prijevoz biti izvršen preko Sueskog kanala, odnosno da je u ugovoru prećutno određeno da prijevoz mora biti izvršen upotrebljavanim i uobičajenim putem;

b) zatvaranje Sueskog kanala promijenilo je bitne uvjete posla i djelovalo kao razrješenje ugovora.

Apelacioni sud je jednoglasno presudio u korist kupaca.

Što se tiče prve tvrdnje smatra sud da nema govora o prećutnom ugovaranju riječi "preko Sueza", jer je to bilo moguće izričito staviti u ugovor, a to stranke nisu učinile. Treba kod CIF ugovora pretpostavljati da stranke, ako ništa izričito ne ugovore, imaju na umu uobičajeni put, ali ako taj