

Prema talijanskom pravu za ugovor o prijevozu cijelim brodom, i za ugovor na vrijeme za cijeli brod /contratto di noleggio - Time-charter/ traži se pismena forma. Za ovu formu bitno je da postoji potpis onoga kojega se iznosi određena činjenica navedena u ispravi. Taj zahtjev ne može biti zamijenjen ni upotrebom tipskih formulare koji nisu potpisani, kao ni nepotpisanim sastavcima ugovora tipkanih na pisačkoj mašini, a koje su eventualno uz to sastavile treće osobe. Ni korespondencija stranaka ne može služiti kao dokaz da je ugovor sklopljen, ako na pismima nema potpisa stranke protiv koje se iznosi činjenica koja je u pismu navedena. Sud nema prava ulaziti u ispitivanje sadržaja neformalne volje stranaka iz koje bi eventualno moglo slijediti da su stranke sklopile ugovor. Iz ovih razloga sud smatra da do ugovora nije došlo.

/Dir, mar. 1961, str. 674-676/

B.J.

Bilješka. - Važno je upozoriti na gornju presudu, obzirom što naši privredni faktori imaju češće prilike da stupaju u ugovorne odnose s talijanskim brodarima. Što se tiče brzojava kao obaveznog dokumenta iz ugovora, talijansko pravo ne zahtijeva da brzojav bude potpisan, ali mora biti predan na poštu neposredno od saugovorača ili osobe koju on odredi. Ovako poslan brzojav zamjenjuje potpis na ispravi, i stranka koja ga je poslala obvezana je prema njegovom sadržaju.

Po našem pravu ne zahtijeva se pismena forma ugovora, ali svaka stranka ima pravo zahtijevati da se o zaključenom poslu sastavi pismena isprava. To znači da će i nakon zaključenog usmenog ugovora stranka imati pravo iskočiti iz ugovora, ako na njen zahtjev protivna stranka ne pristane na sastavljanje pismene isprave.

B.J.

APELACIONI SUD, Genova

Presuda od 28.VI 1960.

Ditta Hugo Trumphy c/a Alpina
Compagnia di Assicurazioni

Bitni elementi teretnice - Formulari teretnice - Ako iz teretnice drukčije ne proizlazi, zapovjednik broda svojim potpisom na teretnici obvezuje brođara - Ako brođar dokaže da je slaganje izvršio krcatelj, ne odgovara za štetu koja nastane slabim slaganjem tereta

U sporu koji je nastao među strankama, sud je, među ostalim, zauzco i slijedeća stajališta:

a/ Bitni elementi teretnice, kao kreditnog dokumenta jesu: datum izdanja, vrst, kvalitet i kvantitet tereta, te potpis zapovjednika ili vozara. Pomanjkanje ostalih podataka, koji se u zakonu spominju, ne čini teretnicu ništavnom.

b/ Upotreba određenog formulara teretnice ne utječe na obvezu stranaka koje su u formularima intestirane kao izdatnici formulara. Tako ako je kao izdatnik formulara navedena neka agencija, ne znači da je i ta agencija obveznik iz teretnice.

c/ Ako zapovjednik ne navede u teretnici da ju potpisuje kao zastupnik vozara, ili ako to jasno ne proizlazi iz sadržaja teretnice, on svojim potpisom obvezuje brodaru.

d/ Budući da šteta nastala slaganjem tereta spada među tzv. izuzetne slučajeve, vozar ima pravo dokazati da je slaganje izvršio kreator, te u koliko u tom dokazu uspije, ne odgovara za štetu nastalu lošim slaganjem. Da bi brodar bio odgovoran za nastalu štetu, primalac mora dokazati da je brodar kriv.

/Dir.mar.1961, str.624-633/

B.J.

Bilješka.- Gore navedena stajališta veoma su važna za praksu, i zahtijevaju stanovito razjašnjenje:

ad a/ Naši sudovi, koliko je nama poznato, još nisu imali prilike izjasniti se da li svi elementi navedeni u čl.31 Zakona o iskorištavanju pomorskih brodova imaju konstitutivni karakter, tako da bi bez jednog od njih teretnica bila ništava. Načelno treba odgovoriti negativno, samo je drugo pitanje kojim će se sve elementima dati konstitutivan značaj. Sigurno je da su to vrst i količina tereta, te potpis zapovjednikov ili brodarov. Može se diskutirati da li je potreban datum izdanja teretnice i kvalitet tereta. Premda sam datum izdanja može imati veoma važne praktične posljedice, ipak, čini nam se, nije takve prirode da bi bez njega teretnica bila ništava. Za teretnicu je bitno da iz njenog sadržaja proizlazi da je brodar primio teret na prijevoz, a tačno vrijeme kada ga je primio nije s ovog gledišta bitan. Čim je pak teretnica potpisana, znači da je teret primljen. Ni kvalitet tereta ne mora svaki put biti unesen u teretnicu. Moglo bi se, eventualno, zastupati stajalište da među bitne elemente spada i izričita oznaka da se radi o teretnici. Ta isprava, naime, ima toliko važnih specifičnih značajki, a osobito u prometu, da mora jasno slijediti da se radi o teretnici, jer inače svaka potvrda kojom brodar potvrđuje da je primio teret ne mora biti i teretnica. Isto tako može se opravdano zastupati mišljenje da među bitne elemente treba uvrstiti i luku iskrcaja. Ta luka, doduše, ne mora biti tačno određena, ali u teretnici moraju biti navedeni

elementi na temelju kojih će se ta luka odrediti. Ovo iz razloga što stranke imaju pravo i dužnost izvršiti ugovor samo u onoj luci iskrcaja koja proizlazi iz teretnice. I oznaka primaoca /na ime, po naredbi, ili na donosioca/ mora biti navedena u teretnici, jer bez te oznake ne može biti utvrđena osoba koja je legitimirana na primanje tereta. Pitanje bitnih elemenata teretnice veoma je važno u pomorskim kupoprodajama, jer će prodavalac morati kupcu predati takvu teretnicu koja ima sve bitne elemente. Postoji mogućnost da stranke ugovore i posebne podatke koje teretnica mora sadržavati. Tako naročito mogu ugovoriti da se navede kvalitet tereta, te datum izdavanja teretnice. I bez izričite klauzule da teretnica mora sadržavati datum izdanja, taj element može proizlaziti iz ugovornih odredaba kupoprodajnog posla, kao npr. kad se ugovori trajni rok do kojega teret mora biti predan brodaru.

ad b/ Ovo načelo je opće prihvaćeno u praksi. Interesantno je navesti da takva intestacija, po stajalištu suda, ne predstavlja ni pretpostavku da je zapovjednik potpisao teretnicu u ime onoga koji je naveden u intestaciji. Pretpostavlja se da je teretnicu potpisao u ime brodara. To stajalište može se donekle pobijati. Moglo bi se braniti kad bi sud zahtijevao da i ime broda bude navedeno u teretnici, pa bi se iz toga moglo zaključiti tko je brodar. Kad se pak taj element ne traži, i to s potpunim pravom, nije jasno zašto bi trebalo dokazivati nepoznatog brodara, uz jasnu intestaciju u teretnici.

ad c/ Razlika između vozara i brodara svojstvena je talijanskom pravu, a kod nas ne dolazi u obzir. Inače se pitanje koga zastupa zapovjednik broda kad potpiše teretnicu može postaviti kod Time-chartera. Prema našem pravu zapovjednik takvim potpisom uvijek obavezuje brodara, a da li uz to i Time-charterera iz zakona jasno ne proizlazi, a naša judikatura još nije imala prilike izjasniti se o tom pitanju.

ad d/ Stajalište zauzeto u ovoj točki nije općenito usvojeno. Dapače brojnija je judikatura koja zapovjednika, odnosno onoga za koga zapovjednik radi, uvijek čini odgovornim za pravilno slaganje tereta, bez obzira na čiji trošak je teret složen i tko ga je izvršio /vidi npr. presudu na str. 37 ove publikacije/.

B.J.