

Prvostepeni sud je brodara oslobodio. Drugostepeni su je tu presudu potvrdio. Razlozi suda u bitnim crtama, jesu slijedeći:

Medju strankama je nesporno da je šećer, prije nego li je bio ukrcan na brod, bio više dana uskladišten na otvorenom skladištu u luci ukrcaja. Iz meteoroloških izvještaja proizlazi da je upravo tih dana vlažnost zraka bila veoma velika, tako da je iznosila do 92%. Sud je utvrdio da su jutene vreće, u kojima je bio šećer, bile srednjega kvaliteta. Na odredištu su vještaci prisustvovali otvaranju brodskih skladišta i utvrdili da je teret bio propisno složen, da su vreće bile potpuno izolirane i zaštićene, i da nije bilo znakova koji bi dali naslućivati da je u skladište prodrla voda, odnosno koja druga tekućina. Na osnovi ovakvoga činjeničnog stanja, sud zaključuje da je šteta posljedica prirodnog svojstva robe, za koju štetu brodar ne odgovara.

/DMF 1962, str. 531/

B.J.

APELACIONI SUD, Genova

Presuda od 9.III 1961.

S.C.I.E c/a LOMBARDA LIGURE

Sukcesivni prijevozi - Vrijeme stavljanja brodova na raspolaganje za ukrcaj - Početak toka zastare za plaćanje vozarine koja je plativna nakon potpisa teretnice - Protest nije potreban za očuvanje prava koje proizlazi iz ugovora stranaka

Stranke su sklopile ugovor o sukcesivnim prijevozima. Medju ostalim bilo je ugovoreno da će brodar stavlјati na raspolaganje brodove za ukrcaj tereta "otprilike svakih 30-40 dana". Ukoliko naručitelj-kreator ne bi ukrcao ugovornu minimalnu količinu tereta, dužan je do te količine platiti i mrtvu vozarinu /prazno za puno/. Vozarina je plativna potpisom i izdavanjem teretnice.

Medju strankama je nastao spor. Brodar je tvrdio da je izvršavao svoje ugovorne obveze, ali da naručitelj na nekim brodovima nije ukrcao dovoljnu količinu tereta. Traži, u skladu s uvjetima ugovora, plaćanje vozarine i za neukrcani dio tereta. Naručitelj sa svoje strane iznosi da brodar nije dostavljao brodove u skladu s ugovorenim uvjetima, već da ih je dostavljao prije, pa da prema tome nije ni bio dužan ukrcati onu količinu tereta koja je bila ugovorena. Osim toga stavlјa i prigovor zastare. Nadalje iznosi da brodar nije prilikom ukrcaja protestirao manje ukrcani teret, te da je izgubio pravo naknadnog zahtjeva.

Prvostepeni sud uglavnom je udovoljio tužbenom zahtjevu. Apelacioni sud, rješavajući žalbu tuženika, zauzeo je slijedeće stajalište:

Stranke nisu ugovorile fiksni rok kada brodovi moraju biti stavljeni na raspolaganje. Izričito je ugovoreno "otprilike svakih 30-40 dana". Prema tome, prema stajalištu suda, brodar je imao pravo stavljati brodove na raspolaganje u jednom toleranтном vremenskom razdoblju, prije prvoga, odnosno krajnjega ugovorenog dana. Prvostepeni sud je dobro procijenio da taj toleranтни rok iznosi pet dana. Brodar je dakle imao pravo zahtijevati krcanje tereta do ugovorene količine za sve one brodove koje je dostavio unutar navedenog vremena. Osim toga, i za brodove koji nisu bili stavljeni na raspolaganje u tom roku, krcatelj mora dokazati, da bi opravdao odbijanje plaćanja mrtve vozarine, da mu nije bilo moguće ukrcati ugovoreni teret u vrijeme kad su brodovi stizali u luku ukrcanja.

Kad je ugovoreno da plaćanje vozarine dopijeva nakon potpisa i izdavanja teretnice, zastara počinje teći od dana kad je teretnica potpisana, ili najkasnije kad brod otplovi iz luke.

Sud nije prihvatio prigovor krcatelja da je propustom protesta brodar izgubio mogućnost ostvarenja svoga prava. Krcatelj je ugovorom garantirao plaćanje mrtve vozarine, pa nije morao tu okolnost brodar posebno staviti na znanje krcatelju ulaganjem protesta.

/Dir.Mar. 1962, str.47-50/

B.J.

Bilješka.- Stajalište suda o vremenu stavljanja brodova na raspolaganje potpuno je opravdano. Isto je tako opravdano i stajalište da brodar za očuvanje svojih prava nije trebao uložiti protest. Međutim što se tiče mišljenja da bi naručitelj morao dokazati da mu nije bilo moguće ukrcati ugovorenu količinu tereta, i da je brod stavljen na raspolaganje izvan ugovorenog vremena, može se zastupati i protivno stajalište, naime da krcatelj nije uopće dužan dokazivati da li mu je krcanje bilo moguće ili nije. Stranke su naime sklopile ugovor u kojem su fiksirale i svoja prava. Među ostalim su se sporazumjele kada najprije brod mora biti stavljen na raspolaganje. Ako se brodar ne drži te svoje obveze, ne može se siliti protivna stranka da se odrekne jednoga svoga prava, koje joj slijedi iz ugovora tako da bi se mogla osloboditi dužnosti naknade štete samo ako dokaže da joj ukrcaj nije bio moguć. Na ovom stajalištu stoje i naše Lačke uzance. /Uzance br.10/.

Pravilno je načelno stajalište suda u pogledu početka toga zastarnog roka. Ipak izgleda da bi se u ovom pogledu moglo prigovoriti da se nije sud dovoljno precizno izrazio. Naime nije jasna a ni obrazložena tvrdnja suda da zastara počinje teći danom potpisa teretnice, odnosno najkasnije danom odlaska broda iz luke. Početak toga zastarnog roka mora biti jasno utvrđen. Ovakvo nejasno određivanje može u praksi stvoriti poteškoće. Čini se da je pravilnije uzimati da zastara počinje teći danom potpisa teretnice, jer je tim momentom brodar stekao pravo na utuženje vozarine, što je jedna od bitnih pretpostavki za tek zastarnog roka. Inače zatezanjem odlaska broda iz luke, neuredni brodar došao bi u povoljniji položaj od urednoga jer bi svojem neurednošću u svoju korist produžavao vrijeme zastare.

B.J.

OKRUŽNI SUD, Genova

Presuda od 8.VII 1960.

Ditta Fratelli Gondrand c/a Agenzia Marittimaavigdor & Co.Ltd. e Società di Navigazione Tirrenia S.P.A. e Agenzia Marittima Avigdor & Co.Ltd c/a Società di Navigazione Tirrenia S.P.A.

Direktni prijevoz - Brodar koji sklopi ugovor da će predati teret u određenoj luci, odgovara i za štetu koja nastane na robi na brodu gdje je bila prekrcaana, iako je u teretnici navedena klauzula o mogućnosti prekrcaja tereta

Stranke su sklopile ugovor o prijevozu tereta iz Singapoora u Genovu. U teretnici je, među ostalim, bila navedena i klauzula koja je davala brodaru pravo da, u slučaju potrebe, prekrca teret na koji drugi brod. Brod iz Singapoora nije ticao Genovu, nego je išao u Anwers. U toj luci teret je prekrcaan na brod drugoga broдача, koji ga je dopremio do Genova. Prilikom prekrcaja izdana je nova teretnica, koju je primio naručitelj prijevoza, koji je sklopio ugovor s prvim brodarom. Za vrijeme putovanja iz Anwersa do Genova teret se oštetio. Među ostalim primalac tuži i prvog broдача za naknadu štete.

Tuženik se brani iznoseći da je šteta nastala na putovanju za koje on ne odgovara, jer da je njegova obveza prestala iskrcanjem tereta u luci Anwersa.

Sud nije prihvatio tuženikovo stajalište, već ga je obvezao na naknadu štete. Razlozi suda su slijedeći: