

Vrijeme upotrijebljeno za ukroaj ili iskroaj prije početka toka stojnica, bilo prije ili poslije predaje pisma spremnosti, računa se u stojnice samo onda ako to stranke izričito ugovore. Ne može se pretpostaviti da su stranke klauzulu "unless used" prečutno ugovorile, pa makar su, za druge slučajeve, kao što su u konkretnom bile nedjelje i praznici, izričito utanačile da će upotrijebljeno vrijeme uračunati. Prema tome ovu klauzulu treba tumačiti u što užem značenju.

Što se tiče druge klauzule, sud joj daje slijedeće tumačenje:

Normalno vrijeme stojnica, prema ugovoru stranaka, bez obzira na navedenu klauzulu, traje 72 sata. Sud pak, tumačeći klauzulu, ne stoji na stajalištu da bi stojnice normalno trajale 72 sata manje 24 dodatna sata iz klauzule, ukupno 48 sati, tako da bi krcatelj odnosno primalac mogli na ovih 48 sati tražiti dodatna 24 sata. Sud, naime, drži da stojnice treba obračunavati bez obzira na navedenu klauzulu, tj. na bazi od 72 sata, a 24 dodatna sata nadodaju se na 72 sata, tako da stojnice iznose ukupno 96 sati. Ako je brod bio završen između 72 i 96 sati, stranke jedna drugoj nisu dužne platiti ni naknadu za prekostojnice, a ni za uštedjeno vrijeme.

/DMF 1963, str.31/

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Seine

Presuda od 2.II 1962.

Cies d'assurances La Baloise i
Thames and Mersey o/a zapovjednik
i brodar broda "Meereshaven"

Nedostatak ambalaže nije isto što i nepostojanje ambalaže - Brodar se ne može pozivati u svoju korist na propise o nedostatku ambalaže, ako ambalaže nije uopće bilo

Brodar je primio na prijevoz dva helikoptera, koji nisu bili zaštićeni nikakvom ambalažom. Na odredištu je utvrđeno da su helikopteri oštećeni. Stakla su bila razbijena, vidjeli su se tragovi oštećenja na glavnim dijelovima itd.

Osiguratelji, plativši osigurninu, tuže brodara i zapovjednika za naknadu štete. Tuženi u svoju korist navode dva bitna razloga: šteta je nastala od nevremena, dakle višom silom, te da helikopteri nisu bili zaštićeni ambalažom, pa da je i ovo razlog za oslobodjenje njihove odgovornosti.

Sud je brodara obvezao na naknadu štete iz ovih razloga:

U prvom redu, što se tiče više sile, sud je stekao uvjerenje da je nije ni bilo, jer, prema navodima u brodskom dnevniku, proizlazi da je brod plovio lijepim vremenom. Vještačenjem je utvrđeno da su helikopteri oštećeni radi toga što su se bale pluta, koje su bile postavljene oko helikoptera da ih zaštite, zbog valjenja i posrtnja broda odvezale. Sud smatra da se brodar ne može pozivati na "nedostatak ambalaže" premda taj razlog govori u brodarevu korist, jer u ovom slučaju nije bilo uopće ambalaže. Nedostatak ambalaže, prema stajalištu suda, nije isto što i nepostojanje ambalaže uopće. Brodar je dakle, drži sud, bio dužan ili odbiti prijevoz, ili pak, ukoliko ga je prihvatio, u teretnici staviti sve potrebne ograde kojima se oslobadja odgovornosti za takav teret. "Budući da je brodar, kako je već rečeno, prihvatio navedeni prijevoz bez ograda, morao je, zbog toga, poduzeti sve potrebne mjere za smještaj i slaganje tereta, da bi mogao u Rouenu predati neoštećene helikoptere o kojima se radi; On naprotiv nije poduzeo nužne mjere sigurnosti koje je bio dužan, jer je utvrđeno da je šteta nastala slabim pričvršćivanjem", pa je radi toga dužan nedoknsditi štetu.

/DMF 1963, str.35/

B.J.

Bilješka.- U gornjoj presudi sud je zauzeo dva načelna stajališta:

a/ Pomenjkanje ambalaže nije isto što i nedostatak ambalaže, pa prema tome ne spada među izuzete slučajeve. Mislimo da bi se moglo zastupati i obratno stajalište. Mišljenje suda temelji se na previše doslovnom tumačenju teksta zakona. Odgovornost brodareva, u odnosu na slabu ambalažu, ublažena je iz potpuno očevidnih razloga. Jedino radi toga što je roba u takvoj ambalaži jače podložna kvaru i brodaru je teže poduzimati mjere za očuvanje, pa stoga za takvo stanje ne odgovara brodar nego onaj koji je dao robu na prijevoz. Kad roba pak nema ambalaže, tada ne samo da ne nedostaje ni jedan od navedenih razloga, već je svaki od njih u brodarevu korist i potenciran. Radi toga mislimo da nije opravdano stajalište suda koji brodara stavlja u ovom slučaju u teži položaj nego u kojem bi bio da su helikopteri bili zaštićeni ambalažom pa maker i slabom. Sud bi, čini nam se, bio bolje učinio da je zaključio da danas za prijevoz helikoptera, kao i automobila, nije potrebna ambalaža, pa da se ne može uopće govoriti kako o nepostojanju tako i o nedovoljnoj ambalaži.

b/ Brodar se može ograditi za štete na neambalažiranoj robi stavljanjem u teretnicu odgovarajuće klauzule. Čini nam se da se i u ovom pogledu dađe zastupati drugo mišljenje. Poznato je jedno od glavnih načela pomorskog prava: da će brodar poduzeti potrebne mjere da se teret očuva, i da se te odgovornosti ne može osloboditi nikakvim klauzulama. To bi mu, prema stajalištu francuskog prava, koje u ovom pogledu prihvaća načela Konvencije

o teretnici od 1924., bilo moguće, među ostalim, i onda ako bi se radilo o robi koja se ne nalazi u redovitom trgovačkom prometu. Čini nam se da se danas ne može za helikoptere tvrditi da nisu u redovitom prometu. Prema tome, mislimo, da se brodar ne bi bio mogao osloboditi svoje dužnosti poduzeti potrebne mjere sigurnosti sve da je takvu klauzulu i naveo u teretnici.

Medjutim, unatoč navedenim primjedbama, brodar je opravdano obavezan na naknadu štete, jer je utvrđeno da nije poduzeo potrebne mjere sigurnosti.

B.J.

APELACIONI SUD, Trst

Presude od 2.V 1960.

Navigazione e Sperco S.p.A. o/a
Economic Insurance Company

Ukrcaj tereta na palubu - Klauzula u teretnici kojom se odobrava krcanje na palubu nema značaja naročito otegotne klauzule, pa nije potreban specijalni pismeni pristanak na tu klauzulu - Ova klauzula, sama po sebi, ne oslobadja brodara zakonske odgovornosti za teret - Za takvo oslobodjenje mora postojati posebna klauzula - Brodar se ne može pozivati na klauzulu o oslobodjenju ako je šteta prouzrokovana namjerno ili velikom nepažnjom - Za reguliranje odnosa među parničnim strankama može služiti i prijepis teretnice ako su stranke suglasne da prijepis u svemu odgovara originalu

Na brod Erri ukrcan je teret drva. U teretnici je bilo navedeno da je jedna trećina tereta ukrcana na palubu s tim da brodar ne snosi odgovornost za gubitak ili oštećenje /SHIPPED ON DECK ET SHIPPER'S RISK/. Na putovanju brod je prošao kroz oluju kojom prigodom je jedan dio tereta, koji je bio ukrcan na palubu, bio izgubljen. Među strankama, brodarom i osigurateljem, koji je stupio na mjesto osigurenika, nastao je spor o naknadi štete. Spor je došao pred apelacioni sud. Taj sud je, povodom ovog spora, zauzeo nekoliko načelnih stajališta:

a/ U sporu nije bio produciran original teretnice, nego samo jedan primjerak prijepisa. Prvostepeni sud je stao na stajalište da prijepis nije dovoljan dokaz, jer da nije potpisan od stranaka, a niti registriran. Drugostepeni sud nije prihvatio to mišljenje. Među strankama tokom spora nije nikad bio doveden u sumnju sadržaj prijepisa teretnice u smislu njegovog slaganja s originalom. Stranke su se sporile samo o pravnom značenju, inače nesporno u originalu teretnice unesene klauzule. Obzirom na to sud prihvaća i prijepis teretnice kao dovoljan dokaz o sadržaju originala.