

presuda. U našem pravu ovo pitanje nije izričito riješeno, pa će odgovor morati dati sudska praksa. I bez obzira na načelno stajalište koje se zauzima, u praksi neće biti svaki put lako odgovoriti o kojim se zapovjednikovim funkcijama radi. Između granično jasnih slučajeva kad je sigurno o kekvim se zapovjednikovim funkcijama radi, može postojati čitav niz djelatnosti za koje na prvi pogled neće biti sigurno da li spadaju u jednu ili u drugu zapovjednikovu funkciju. I na ova pitanja u svakom pojedinom slučaju moraju sudovi dati odgovor. Čini nam se da se u gornjoj presudi sud nije dovoljno jasno izrazio što misli pod "specifičnim interesima pojedinih učesnika poduhvata". Ovaj izraz može obuhvatiti i one djelatnosti zapovjednikove za koje brodar nesumnjivo odgovara.

B.J.

OKRUŽNI SUD, Genova

Presuda od 16.X 1961.

Parisi c/a The Mediterranean
and Overseas Shipping Agency

Prijevoz stvari morem - Linijski brod - Sklapanje ugovora -
Značenje klauzula FIO i "ukrcaj na rizik i račun robe" -
Ugovor je sklopljen kad krcatelj, na temelju dispozicije
ukrcaja, primi nalog za ukrcaj, ako iz izričitih klauzula
ne proizlazi da se ugovor smatra sklopljenim kad bro-
dar primi teret - Klauzule FIO i "ukrcaj na rizik i račun
robe" mogu doći do primjene samo ako teret ne krci brodar -
Klauzule u teretnici, na koje se poziva ugovor o prijevo-
zu, u odnosu između broдача i krcatelja, dolaze do prim-
jene ako nisu u suprotnosti s klauzulama ugovora o prije-
vozu - Ako brodar ne dokaže na koji način se vrši ukrcaj,
treba pretpostaviti da se vrši u skladu s lučkim običaji-
ma - Ako nije utvrđen razlog štete prilikom ukrcaja robe,
treba pretpostaviti da je šteta nastala iz razloga za ko-
je brodar odgovara - Rizik i troškovi ukrcaja prema obi-
čajima luke Genova

Prilikom ukrcaja na brod dva koleta su pala u brodsko skladište, pa krcatelj tuži brođarevog agenta za naknadu štete. Budući da se radilo o linijskom brodu, ugovor je sklopljen na uobičajeni način putem "dispozicije ukrcaja" i "naloга za ukrcaj". Tuženik, među ostalim, navodi da on nije odgovoran za štetu na temelju ugovora o prijevozu stvari, jer da takav ugovor nije bio sklopljen, budući da robu još nije primio. Mogao bi odgovarati eventualno samo na osnovi vanugovorne

krivnje.

Obzirom na ove prigovore sud se prvenstveno upustio u ispitivanje da li je u momentu pada koleta u skladište bio već sklopljen ugovor o prijevozu. Nalog za ukrcaj sadržavao je i slijedeću klauzulu: "Brodar se ne obvezuje da će brod biti spreman za primanje tereta, niti da će roba biti stvarno ukrcana, u koliko to zavisi bilo o njenom pravovremenom dostavljanju uz brod, bilo o potrebama slaganja, plovidbenog reda itd." Sud stoji na stajalištu da je izdavanje naloga za ukrcaj od brodarove strane dokaz o sklopljenom ugovoru o prijevozu. Krcatelj, neime, nudi brodaru dispoziciju ukrcaja /obrezac, po stalnom običaju, sastavlja brodar/ i na temelju u njoj sadržanih uvjeta pristupa brodarovom pozivu na stavljanje ponuda, koji poziv brodar daje, osobito kod linijskih brodova, objavom oglasa i plovidbenih redova. Ako brodar primi krcateljovu ponudu, izdaje mu nalog za ukrcaj, u kojem su navedeni bitni elementi ugovora o prijevozu. Na taj način ovlašćuje krcatelja da ukrca robu na brod. Ugovor je sklopljen kad krcatelj primi nalog za ukrcaj. Uvjeti navedeni u dispoziciji ukrcaja sadrže krcateljve obveze, a klauzule naloga za ukrcaj padaju na teret brodaru. Izdavanje naloga za ukrcaj neće značiti zaključenje ugovora samo u onim slučajevima kad na osnovi izričite klauzule jasno proizlazi da su stranke htjele postanak ugovora uvjetovati stvarnom predajom robe vozeru. Međutim činjenica da teret ukrcaja na brod znači uvijek da je sklopljen ugovor o prijevozu, jer ukrcaj predstavlja jedan čin izvršenja ugovora, i to bez obzira kakav je ugovor stranaka u pogledu značenja navedenih dokumenata. I u koliko bi se gore citirana klauzula tumačila na način da su stranke zaključenje ugovora uvjetovale stvarnim ukrcajem tereta, ona ne bi u ovom slučaju došla do primjene, jer je brodar već primio teret u času kad se desio događaj koji je prouzrokovao štetu.

Nakon što je zaključio da su stranke sklopile ugovor o prijevozu stvari, sud je dalje ispitivao na čiji rizik se obevio ukrcaj tereta.

U nalogu za ukrcaj bila je navedena klauzula koja se izričito pozivala na "odredbe i uvjete navedene u brodarovoj teretnici". Na osnovi ove klauzule tužitelj smatra da je brodar preuzeo jednostranu obvezu da će ukrcati teret. Sud to stajalište ne prihvaća, jer drži da uvjeti teretnice, u odnosu između brodara i krcatelja, obzirom na njenu bitnu funkciju potvrde da je teret primljen, mogu doći u obzir samo u koliko se ne protive uvjetima ugovora o prijevozu. U nalogu za ukrcaj bila je navedena klauzula prema kojoj se "operacije ukrcaja obavljaju isključivo na rizik i račun robe". Sud se, za tumačenje ove klauzule, upustio u ispitivanje značaja i sadržaja klauzule FIO, koju smatra analognom citiranoj klauzuli. Za klauzulu FIO sporno je da li se ona odnosi na trošak ili na rizik, i

u koliko se odnosi na rizik, da li se radi o klauzuli kojom brodar vremenski ograničava svoje ugovorne obveze, ili se njom oslobadja odgovornosti za preuzete ugovorne obveze. Prema stajalištu talijanske kasacije klauzuli se ne može dati jedno općenito značenje, već se njen domašaj mora tumačiti u svakom pojedinom slučaju u vezi s konkretnom voljom stranaka. Prihvatajući ovo načelno stajalište, sud smatra da su citiranom klauzulom stranke ugovorile oslobodjenje broдача od odgovornosti za preuzete ugovorne obveze, ali da takav značaj klauzula može imati samo onda ako je ukrcaj izvršio sam krcatelj. U koliko je ukrcaj obavio brodar, klauzula ne može doći do primjene, jer je takvo oslobodjenje broдача po zakonu nedopustivo.

U konkretnom slučaju tuženik nije ničim dokazao da je ukrcaj tereta izvršio krcatelj, pa, u nedostatku direktnog dokaza, treba smatrati da je ukrcaj izvršen prema običajima luke. Na temelju tih običaja /luke Genova/ primopredaja tereta biva pod čekrkom. Rizik ukrcaja dijeli se između krcatelja i broдача, i to tako da krcatelj snosi rizik do časa do kojega kuka brodske dizalice ne zahvati pasac, a brodar snosi rizik od momenta početka dizanja tereta. Budući da je među strankama nesporno da je teret oštećen nakon što je bio podignut brodskim dizalicama, proizlazi da rizik za štetu snosi brodar. Prema čl.422 Zakonika o plovidbi, brodar odgovara za stvari koje su mu povjerene na prijevoz ako ne dokaže da šteta u cijelosti ili djelomično nije nastala njegovom osobnom krivnjom, ni krivnjom osoba s kojima se u izvršenju posla služi.

Sud smatra da tuženik nije uspio izvesti dokaz koji zakon stavlja na njegov teret. Nije bilo moguće utvrditi točan uzrok štete. Teoretske mogućnosti u ovom pogledu jesu slijedeće: slabo zapasivanje robe, slabo funkcioniranje brodske dizalice, ili slabo upravljanje tom dizalicom. Jedino slabo zapasivanje pada na krcateljev teret. Nije međjutim dokazano da bi uzrok šteti bilo slabo zapasivanje. Obzirom na to treba zaključiti da tuženik nije dokazao pravi razlog šteti, pa ga je sud obvezao u smislu tužbenog zantjeva.

/Dir.Mar.1962, str.127/

B.J.