

OKRUŽNI SUD, Napoli

Presuda od 27.III 1962.

Assicurazioni generali  
c/a Achille Lauro

Prijevoz stvari morem - Teretnica - Pojam vozaara - Zastara - Upotrijebljeni formular teretnice jedne osobe ne znači sam po sebi da je ta osoba vozar posla za koji je izdana teretnica - Svojtvo vozaara zaključuje se iz drugih relevantnih elemenata - Medjutim ako je u teretnici odštampano ime osobe o čijem se formularu radi i za koju je poznato da se bavi brodarskom djelatnosti, te ako je otisnut pečat s njenim imenom, treba tu osobu smatrati vozarom - Valjana je klauzula o teretnici na osnovi koje se zastara prekida samo podnošenjem tužbe nakon dolaska broda u luku u koju je roba iskrcana ili morala biti iskrcana

Tužitelj je osiguratelj koji je stupio na mjesto svog osiguranika, a tuženik je brodar. Tužitelj tuži za naknadu štete za oštećeni teret. Tuženik u prvom redu podiže prigovor pomanjkanja pasivne legitimacije. Navodi da on nije bio vozar u ovom prijevoznom poslu, pa da prema tome ne može ni odgovarati za štetu. Poznato je, kaže tuženik, da prema talijanskom pravu vozar koji je odgovoran iz prijevoznog posla ne mora biti brodar broda kojim je prevezen teret a ni brodovlasnik. Sud naprotiv zaključuje da je tuženik u ovom slučaju upravo bio vozar i to iz slijedećih razloga: Formular teretnice nosi unaprijed odštampanu njegovu firmu. Sud priznaje da ova činjenica sama po sebi nije dovoljna za vozarovu individualizaciju. Medjutim u ovom slučaju teretnica je imala i pečat s tuženikovim imenom. Budući da je tuženik firma koja se notorno bavi brodarskim poslovima, sud na osnovi ovih elemenata zaključuje da je teretnica izdana u njegovo ime, pa da je on vozar iz spornog posla. Ime broda navedenog u teretnici, a koji brod nije bio tuženikovo vlasništvo, znači po mišljenju suda samo individualizaciju sredstva kojim je tuženik izvršio prijevoz.

Tuženik se pozvao i na prigovor zastare. I ovaj je prigovor sud odbio. U teretnici je bila navedena klauzula na osnovi koje je "ugovoreno da će prekid zastare nastupiti samo podnošenjem sudskog zahtjeva pred nadležnim napuljskim vlastima u roku od godine dana od dolaska broda u luku u kojoj je roba iskrcana ili trebala biti iskrcana". Sud smatra da ova klauzula u drugoj formi opetuje propis Konvencije o teretnici od 1924. prema kojoj "u svakom slučaju vozar i brod bit će oslobođeni svake odgovornosti za gubitak i oštećenje, osim ako tužba ne bude podnesena u roku od jedne godine od predaje tereta ili od dana kojega je roba

morala biti predana". Sud priznaje da je klauzula teretnice nešto blaža od propisa konvencije. Klauzula teretnice naime kao preduvjet za početak toka zastarnog roka postavlja i dolazak broda u luku i u slučaju kad teret nije predan, a konvencija dolazak broda uopće ne spominje kao pretpostavku za početak toka zastarnog roka. Sud smatra da citirana klauzula teretnice i u okviru primjene konvencije mora doći do izražaja. Budući da se u konkretnom slučaju nisu ispunili preduvjeti ove klauzule za zastaru, sud je prigovor zastare odbio.

/Dir.Mar.,1964, str.311/

B.J.

### Ugovaranje zastarnih rokova u pomorskom prijevozu stvari

U pogledu stajališta suda da upotreba formulara teretnice ne obvezuje sama po sebi osobu o čijem se formularu radi nemamo što prigovoriti, jer je to već prilično dugo opće usvojeni princip u pomorskoj teoriji i praksi.

Interesantniji je problem početka toka zastarnog roka. Kako iz prikaza presude proizlazi brodar /odnosno po talijanskom pravu vozar/ je ugovorio početak zastare od dolaska broda u luku "u kojoj je teret bio ili morao biti iskrcan". U odnosu na gore citirani propis Konvencije o teretnici ovaj uvjet, prema okolnostima, može biti za brodara blaži ili stroži. Njemu će ići u korist u slučaju da je roba iz broda predata primaocu. U pretpostavci da je teret iskrcavan nekoliko dana, prema klauzuli teretnice zastara počinje teći već od dana dolaska broda u luku, a prema konvenciji od časa kad je teret konačno iskrcan. Obratno, ako teret uopće nije predan, a brod je došao u luku nakon izmaka roka do kojega je roba morala biti predana primaocu, propis konvencije za brodara je stroži. Prema konvenciji zastara počinje teći ranije, a po klauzuli teretnice kasnije, tek kada brod stigne u luku. U gornjoj presudi radilo se upravo o ovom zadnjem slučaju, pa je brodar stavio prigovor zastare, bazirajući se na propis Konvencije o teretnici, smatrajući vjerojatno da je ovaj propis kogentne prirode i da mora doći do primjene unatoč klauzule teretnice.

Sud je priznao valjanost klauzule s motivacijom da je ona u odnosu na konvenciju blaža. Premda to nije izričito naveo, ipak proizlazi da klauzula ide u prilog korisniku prijevoza.

U vezi s ovakvim i sličnim klauzulama postavlja se pitanje njihove valjanosti u odnosu na propise konvencije.

Ako se radi o primjeni unutrašnjeg prava na temelju kojega su propisi o zastari kogentne prirode, pitanje se uopće

ne može postaviti. Jasno je da moraju doći do primjene interni propisi, i to ne samo u pogledu vremena trajanja nego i početak toka zastarnog roka. To je slučaj u našem pravu.

Situacija nije tako jasna kad su interni propisi o zastari dispozitivne naravi, odnosno kada sud na temelju vlastitih kolizionih normi, unatoč internim kogentnim propisima o zastari, primjenjuje pravo čije su norme o zastari dispozitivne, ili, što je u praksi još važnije, ako primjenjuje Konvenciju o teretnici, kao što je to učinio sud u gornjoj presudi.

Ne ulazeći u ispitivanje primjene stranog internog prava u pogledu primjene Konvencije o teretnici navodimo slijedeće:

U bilješci uz gornju presudu Francesco Berlingieri misli da je sud pogrešio u svom stajalištu, jer da su propisi konvencije kogentne prirode, pa stranke ne mogu ni u pogledu početka toka zastarnog roka predvidjeti nešto što konvencija ne propisuje. Čini nam se da ova mišljenje nije potpuno tačno. Propisi konvencije su naime u toliko kogentne prirode ukoliko zabranjuju brodaru da ugovori neke klauzule koje će ga dovesti u povoljniji položaj od onoga u koji ga stavlja konvencija. Iz ovoga slijedi da je brodaru slobodno ugovarati nešto čime sebe u odnosu na korisnika prijevoza stavlja u nepovoljniji položaj. Konvencija u ovom pogledu ne čini nikakvu iznimku za zastaru, pa je i ona pođvrgnuta istom mjerom osnovnom načelu. Iz toga proizlazi dalje da će gornja ili slična klauzula doći do primjene uvijek kada ide na brodarovu štetu, naime kada se njom produžuje tok zastarnog roka. U koliko se tom klauzulom zastara u odnosu na propis konvencije skraćuje, ne bi smjela biti od suda prihvaćena. Interesantno je navesti, kao što je to upravo slučaj u gornjoj presudi, da jedna te ista klauzula može, prema okolnosti, biti na brodarovu korist ili štetu, pa će joj sud, s obzirom na to, morati priznati odnosno usklediti pravovaljanost.

U gornjem slučaju pojavio se još jedan problem u koji sud nije ulazio. Brodar je naime odricao valjanost jednoj klauzuli koja je bila navedena u njegovom formularu teretnice. Čini nam se da i po načelima općeg građanskog prava to ne bi bilo dopustivo. Ako jedna ugovorna stranka izda ispravu, i u njoj navede određene klauzule, ne može u svoju korist odricati valjanost odnosnim zaporkama, ukoliko naravno takvo ugovaranje ne bi bilo protivno kogentnim propisima. Protivno stajalište ne samo da bi se protivilo pravnim principima nego i poslovnim običajima, a bilo bi i nemoralno.

B.J.