

toga što teret uopće nije ukrcan, pa stoga s obzirom na pravnu osnovu tužbenog zahtjeva nije za rješenje spora odlučn zbog čega teret nije ukrcan ni u slijedeća 2 dana, nakon što je tužitelj oslobođio kamion i uskladištic teret, tokom kojih je brod još vršio operacije ukrcaja, a da ipak nije ukrcao tužiteljev teret.

Žalbu je ipak valjalo uvažiti, jer je presuda, bar prema stanju spisa, donešena na temelju nepotpuno utvrđjenog činjeničnog stanja.

Tužitelj je u tužbi i tokom prvostepenog postupka, a isto tako i u žalbi, uporno tvrdio da je teret dopremio do broda prema dogovoru na koordinaciji. Ukoliko bi ta tužiteljeva tvrdnja stajala, i ukoliko bi tužitelj dokazao da je na koordinaciji, na kojoj je bio zastupan i tužnik, utvrđen i čas ukrcaja, nadalje, ako bi se utvrdio da je tužitelj doista dopremio svoj teret do broda u skladu s rokom utvrđenim na koordinaciji, tada bi se moralo uzeti da su stranke na taj način odredile i "krcanje prema utvrđenim uslovima" iz L.U.ll, pa bi trebalo utvrditi da li je tužitelj povrijedio tako odredjene ugovorne uvjete, i da li je time prouzročio utuženu štetu.

Osim toga, propisi Zakona i lučki običaji primjenjuju se ako stranke nisu drukčije ugovorile. U ovom slučaju stranke su ugovorile da će "za sve ostale uslove" važiti odredbe tuženikove teretnice. U prvostepenom postupku nije teretnica pregledana, pa stoga nije utvrđeno niti da li se njome uopće uvjetuje i što se uvjetuje u pogledu časa kad je zapovjednik dužan pozvati krcatelja da dopremi teret pod čekrk. Budući da iz spisa proizlazi da o teretu, u vrijeme koje je odlučno za ovaj spor, još nije bila izdana teretnica, to se mora utvrditi koje teretnice sadržaj su stranke uglavile kao mjerodavan za svoje ugovorne odnose. Činjenica što konkretna teretnica nije bila izdana ne spriječava primjenu njenih određaba, ako se radi o teretnici koja bi bila izdana da je teret bio ukrcan, pa i za vrijeme kad sama teretnica još nije izdana.

Z.R.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 17.VII 1965.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Emilio Pallua, dr Vjekoslav Bučić

Prijevoz stvari morem - Aktivna i pasivna legitimacija stranaka - Agent - Nedležnost suda - Teretnica - Pisa-

ne i štampane klauzule ugovora - Linijski uvjeti - Prekostojnice - Zadržavanje broda - Retencija - Neosnovan je prigovor tuženika primaoca tereta o pomjenjivanju aktivne legitimacije agencije koja tuži u ime brodara, ako tokom postupka agencija podnese dokaz da su ju brodari ovlastili da im u njihovo ime imenuje zastupnika u sporu, i ona to učini - Spediter koji prima teret bez teretnice i izda garantni list da će nadoknadišti štetu ako ne pribavi teretnicu koja ga ovlašćuje na priimanje tereta, pasivno je legitimiran u sporu o prekostojnicama u luci iskrcaja - Vlasnik tereta, odnosno špediter koji radi za njega, a koji nije primalac, pasivno je legitimiran ako je tuženi zahtjev zasnovan na stvarnopravnom zahtjevu na temelju retencije tereta koju je ostvario brodar - Ako iz teretnice ne proizlazi da je ugovoren posebna nadležnost suda za spor o prekostojnicama u luci iskrcaja, nadležni su jugoslavenski sđovi i to za špeditera po mjestu sjedišta, a za vlasnika robe kojem je teret zadržan po mjestu njegove imovine - Ako se teretnica općenito poziva na ugovor o prijevozu koji sadrži klauzulu o nadležnosti suda, za trećega imaoča teretnice ta klauzula kao neuobičajena nije mjerodavna - Naknadno dodate klauzule ugovora imaju prednost pred unaprijed štampanima - Agent broda, kćeg je na temelju ugovora s broderom imenuje narucitelj prijevoza, ovlašćen je u ime brodara izdati teretnicu - Ako je agent koji izdaje teretnicu prekoračio punomoć, to prekoračenje ne čini teretnicu falsifikatom i ona je mjerodavna za trećeog postenog zakonitog imaoča teretnice - Brodar ima pravo zahtjeva prema agentu za štete prouzrokovane prekoračenjem punomoći - Ako su za jedan te isti teret i za isto putovanje izdana dva seta teretnica s različitim sadržajem, od kojih je jedan donio zapovjednik broda s brodskom postom, a drugi je pušten u cirkulaciju u prometu, prednost ima set koji cirkulira - Ako teretnica po naredbi ne sadrži podatak tko ju je ovlašten indosirati, ovlašten ju je indosirati krčatelj - Brodar ne smije predati teret osobi koja se ne legitimira neprekidnim nizom indosamenata - Cinjenica da je neka osoba u teretnici navedena kao "adresa za obavijest" ne čini je legitimiranim primaćem na osnovi te teretnice - Kod prijevoza robe po linijskim uvjetima teret se na odredištu predaje na obet - Pod linijskim uvjetima primalac je dužan primati robu prema uvjetima klauzule "oneko brzo kako" - Kod linijskih uvjeta ne radi se o naknadi za prekostojnice, nego o naknadi za zadržavanje broda - Vrijeme čekanja broda na središtu pada na teret brodaru - Klauzule ugovora o prijevozu koje na poseban način rješavaju odnose stranaka u vezi s iskrcajem tereta, ne tiču se trećega zakonitog imaoča teretnice, ako iz nje proizlaze drugi uvjeti iskrcaja - Brodar nema prava ostvarivati retenciju na robi koju je prevezao na putovanju na koje se ne odnosi njegovo potraživanje, pa makar roba pripadala istom dužniku - Ako teretnica sadrži podatak da je

vozarina plaćena unaprijed, brodar mora predati teret primacu bez obzira što mu vozarina u cijelosti ili dijelom nije bila plaćena

Tužitelji su brodari koji su prevezli iz Latakije u Rijeku nekoliko brodova ječma. Tuženici su špediteri: jedan riječki koji je na temelju garantnog lista primio robu, a drugi budimpeštanski koji je bio primalac po teretnici. Tužitelji u tužbi navode da su brodovi na Rijeci pali u prekostojnice, te da jedan dio vozarine nije bio plaćen prilikom ukrcaja, pa traže da im se plati naknada za prekostojnice i neisplaćeni dio vozarine. Za ostvarivanje svojih potraživanja brodari su jedan dio tereta zaplijenili na Rijeci.

Tuženici iznose prigovore pomanjkanja aktivne i pasivne legitimacije i neradležnosti suda: tužbu da je podnio agent broda koji nije ovlašten da nastupa kao tužitelj u ime svojih komitenata. Oni nadalje navode da komitenti nisu pasivno legitimirani, i to riječki špediter da ne može biti legitimiran na temelju izdate garancije da će brodaru nadoknaditi štetu ako ne pridoneće teretnicu koja ga ovlašćuje na primanje tereta, a taj špediter da je teretnicu naknaduo pridonio. Budimpeštanski špediter iznosi da nije pasivno legitimiran, jer da on nije bio primalac po teretnici. Što se tiče nadležnosti suda tuženici iznose da je u ugovoru o prijevozu ugovorenna nadležnost arbitraže u Londonu.

Tokom postupka utvrđeno je da su za prijevoze izdane dva seta teretnica s različitim sadržajem. Jedan set je sadržavao klauzulu koja se u pogledu iskrcaja poziva na ugovor o prijevozu, a koji ugovor predvidja prekostojnice, a sadrži i navod da vozarina nije u cijelosti plaćena, već da će manjkajući dio platiti primaoci. U drugom setu navedeno je da je vozarina plaćena unaprijed, te da se iskrcaj vrši po linijskim uvjetima. Među strankama je nesporno da je prvi set potpisao zapovjednik i da je on donio na Rijeku i tokom iskrcaja predao špediteru koji je primao robu, a da je drugi izdao i potpisao agent u luci Latakija, te da je taj set pušten u cirkulaciju tako da je došao u ruke budimpeštanskom špediteru koji ga je indosirao riječkom špediteru. O postojanju ovoga drugog seta riječki špediter i zapovjednik doznali su tek kad je iskrcaj bio skoro završen. Među strankama je sporno pitanje da li je agent koji je izdao i potpisao teretnicu bio brodarov agent, te koji je set teretnica među njima mjerodavan.

Sud je odbio formalne prigovore tuženika, a što se tiče tužitelja odbio je njihov tužbeni zahtjev i to iz slijedećih bitnih razloga:

Prigovor nedostatka aktivne legitimacije na strani tužitelja nije osnovan. Istina je da je tužbu podigla Jugoslavenska pomorska agencija kao agent brodova "Thoula", "Stella Polare", "Stelianos" i "Flora M", te da ovako podnesena tužba obzirom na oznaku tužitelja nije bila pravilna, jer "Jugosagent" kao agent brodova u pitanju ne može tužiti u vlastito ime, već može nastupiti samo kao punomoćnik brodara odnosnih brodova. Međutim, kako je Jugoslavenska pomorska agencija u toku spora ispravila nedostatak u naznaci tužitelja, i navela imena brodara odnosnih brodova, te predložila veljane punomoći za zastupanje naznačenih tužitelja, pa su isprevljeni nazivi tužitelja i time otklonjen prvobitni nedostatak, to se takva ispravka naznake tužitelja i njihovih imena ne smatra preinačenjem tužbe kako su to tuženi u toku spora isticali. Tužitelji su u toku spora pridonijeli punomoć kojom ovlašćuju Jugoslavensku pomorsku agenciju da imenuje zastupnika tužitelju, što je ona i učinila.

Prigovor nenadležnosti suda, koji su istakli tuženi, također je neosnovan. Predmetni spor nastao je iz prijevoza robe morem iz luke ukrcaja, b. takije, u luku Rijeka o čemu su načinjeni posebni broderski ugovori. Obzirom na to ovej sud je nadležan za rješavanje spora koji je nastao iz prijevoza robe po odnosnim ugovorima bez obzira koje su teretnice ispravne i veljane, tj. da li one s naznakom "Liner terms" i potpisane od agenta Labib Daghera, ili one koju su potpisali zapovjednici brodova, a koje se pozivaju na broderski ugovor. Ako se uzme da su veljane teretnice s naznakom "Liner terms", nadležnost suda ne dolazi u pitanje, jer je ovaj sud mjesno nadležan za prvočuženog obzirom na mjesto sjedišta, a za drugotuženog u smislu čl.52. Zpp, jer se u Rijeci nalazi njegova imovina kako se to razabire iz Privremene naredbe Okružnog privrednog suda u Rijeci R-13/64. No kad bi se uzelo da su veljane teretnice potpisane od zapovjednika brodova, a koje se pozivaju na broderski ugovor za rješavanje predmetnog spora, bio bi nadležan i tada ovaj sud bez obzira na klauzulu o arbitraži koju sadrže broderski ugovori na koje se odnosne teretnice pozivaju. Neime, da bi arbitražna klauzula vrijedila i za primaoca robe iz teretnice, potrebno je da se takva klauzula nalazi i u samoj teretnici. Samo pozivanje teretnice na broderski ugovor koji sadrži takvu klauzulu nije dovoljan. Neime, da bi u smislu odredaba čl.439 Zpp arbitražne klauzule vrijedile i za primaoca robe po teretu, potrebno je da je izredju primaoca i brodara načinjen poseban ugovor o izabranom sudu. Takav ugovor u smislu čl.439 punovažan je samo ako je zaključen u pismenom obliku izmedju strelaka u pitanju. Pozivanje teretnice na broderski ugovor ne može se uzeti kao pismeni ugovor o izabranom sudu, niti se može uzeti da je primalac robe primajući teretnicu sklopio pismeni ugovor s broderom u pogledu nadležnosti izabranog suda. Ovaj sud obzirom na izričiti propis čl.439 Zpp

smatra, ako je uvrštena u brodarski ugovor klauzula o arbitraži, da ona ne važi za primaoca ako takva klauzula nije unesena i u teretnicu. Takvo stajalište sud mora zauzeti obzirom na izričiti propis čl.439 Zpp u vezi s odredbama čl.35, st.2 Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, gdje se određuje da odredbe ugovora o prijevozu ne obavezuju imaoca teretnice po naredbi ili na donosioca, ako se takva teretnica samo generalno poziva na uvjete ugovora o prijevozu kad su uvjeti ugovora teži od uvjeta uobičajenih za takve vrsti prijevoza. Budući da je klauzula o arbitraži redovno za primaoca teži uvjet ugovora o prijevozu nego nadležnost suda u mjestu izvršenja, to je, bez obzira da li su jedne ili druge teretnice valjane, ovaj sud nadležan za rješavanje predmetnog spora.

Prigovor pomanjkanja pasivne legitimacije na strani prvočuženog nije osnovan stoga što je prvočuženi kao stvarni primalac robe, ukoliko postoje materijalnopravni osnovi njegove odgovornosti iz odnosa primanja robe, pasivno legitimiran za zahtjeve nastale iz odnosa primanja robe s brodova u pitanju. Osim toga tuženi je pasivno legitimiran i iz izdatih garancija koje je izdao brodarima prilikom primanja spornog tereta bez teretnice.

Što se tiče prigovora nedostatka pasivne legitimacije na strani drugotuženog valja istaći da taj prigovor također nije osnovan. Naime, drugotuženi je stvarni vlasnik robe, pa je i dio njegove robe privremenom naredbom zaplijenjen u luci Rijeka, te je on kao stvarni vlasnik robe pasivno legitimiran na zahtjeve koji su nastali iz činjenice prijevoza i primanja robe u pitanju, naravno ukoliko su zahtjevi materijalno i pravno osnovani. Osim toga valja istaći da prvo i drugotuženi kao špediteri rade u vlastito ime a za tudi račun, pa su oni iz odnosa primanja robe, koju primaju od brodova po nalogu vlasnika robe, odgovorni za svaki zahtjev koji nastaje iz izvršenja ugovora o prijevozu robe morem. Obzirom na okolnost da se zahtjev tužitelja prema drugotuženom zasniva na stvarnopravnom odnosu zapljene robe koja je u stvari vlasništvo drugotuženog, odnosno njegovog nalogodjevca, pasivna legitimacija drugotuženog poduzeća "Mašped" postoji.

Rješavajući ovo pitanje valja posebno imati pred očima da formulari brodarskog ugovora "Gencon" sadrže posebnu klauzulu /br.14/ o agentima. U svom originalnom štamprenom tekstu ova klauzula izričito određuje da će agenta u luci ukrcaja i u luci iskrcaja imenovati brodar. Međutim, kako iz priloženih spisa ugovora slijedi, ova klauzula je izmijenjena, pa je strojem posebno napisano da će agenta u luci ukrcaja i iskrcaja imenovati naručitelj. Prema tome u

skladu s ovom klauzulom naručitelj brodova u pitanju bio je ovlašćen da u luci ukrcaje, tj. u luci Latakija, imenuje agenta broda. Kad je dakle naručitelj brodova u pitanju u luci Latakija imenovao agenta Labib Daghera, tada je to imenovanje agenta u luci ukrcaja jednako važno kao da ga je imenovao i sam brodar, pa je prema tome u luci ukrcaja Latakija Lebib Dagher bio punovažni agent brodova i kao takav u skladu važećim propisima i načela pomorskog prava /Međunarodna konvencija o izjednačenju izvjesnih previla o teretnici čl.3, st.3, te čl.31, st.4. Zakona o iskorištavanju pomorskih brodova/ bio ovlašćen da krcatelju izda i potpiše teretnicu.

Valja istaći da je u smislu citiranih odredaba Međunarodne konvencije kao i našeg Zakona o iskorištavanju pomorskih brodova te važećeg običaja u sudu poznatim svjetskim lukama agent broda ovlašćen jednako kao i sam brodar, odnosno zapovjednik broda, da krcatelju izda i potpiše teretnicu za ukrcanu robu na brod. Obzirom na istaknuto sud uzima da su teretnice potpisane i izdane od agenta brodova Lebib Daghera u luci Latakija valjane i ispravne. Napose treba uzeti da se ove teretnice imaju smatrati valjanim i ispravnim u rukama trećeg poštenog stečnika teretnice, te da one u rukama trećege predstavljaju punovažnu ispravu o ukrcanom teretu na brod, i kao takove vrijede za rješavanje odnosa koji proistječu iz takve isprave između brodara i trećeg poštenog imaočca teretnice, tj. u konkretnom slučaju primaoca robe. Ovakve teretnice u rukama poštenog primaoca dokazuju pod likvijim je uvjetima sklopljen ugovor o prijevozu, i one su mjerodavne za reguliranje tih odnosa u luci iskrcanja, nezavisno od ugovora na osnovi koga je roba prevezena.

Okolnost da li je agent broda izdajući krcatelju teretnicu, u smislu čl.3, st.3. Konvencije, odnosno u smislu čl.29. Zakona o iskorištavanju pomorskih brodova, prekoračio eventualno ovlašćenja koja mu je dao brodar, odnosno u ovom slučaju naručitelj broda, te je izdao teretnicu s drugčijim sadržajem nego je to bilo ugovorenno između brodara i naručitelja, pa je pitanje da li brodar kao vlastodavac punomoći ugovara i za slučaj kad njegov punomoćnik dato ovlašćenje ili uputu prekorači. Prema pravnim načelima koja važe za punomoći, nečelno ugovor koji je sklopio punomoćnik ne obvezuje vlastodavca ako je punomoćnik prekoračio granicu ovlašćenja. Međutim, ovakav ugovor obvezivat će vlastodavca ako druga stranka nije znala ni morela znati da je punomoćnik prekoračio granice ovlašćenja, odnosno radio protivno dobivenim uputama. Kad se, dakle, razmatra pitanje valjanosti teretnice u sporu, valja uzeti da se u ovom slučaju ne radi o falsifikatima teretnica izdanih i potpisanih od strane agenta Daghera, kako to tvrde tužitelji, već da se radi o eventualnom prekoračenju punomoći. Neime, kad je agent Dagher izdao i potpisao krcatelju teretni-

ce s naznakom "Liner terms", i naznakom da je vozarina plaćena unaprijed, te kad je na formularu odnosnih teretnica brisao klauzulu pa se pozivao na brodarski ugovor, a za taj tekst nije imao posebnog ovlaštenja od strane brodara, tada je on prekoračio punomoć u pogledu izdavanja teretnice krcatelju. Međutim, kako to prekoračenje punomoći nije bilo poznato niti moglo biti poznato primaocu, ovakovo prekoračenje ovlašćenja nema utjecaja na valjanost takvih teretnica obzirom na poštenog stečnika, tj. u pogledu tuženih. Valja istaći da ova seta izdanih teretnica glase "po naredbi" /to order/ bez naznake po čijoj su naredbi izdane. Ovakve teretnice ovlašćen je da valjano prenese indosamentom jedino krcatelj. U jednom i drugom setu teretnice kao krcatelj tereta naznačen je "Elian Rabath", koji je valjano indosirao, bianco indosamentom teretnice potpisane od agenta Daghera, koje nose oznaku "Liner terms" i "vozarina plaćena unaprijed", te je odnosne teretnice dostavio kupcu robe i budućem njenom vlasniku poduzeću "Agrimpex", u Budimpešti, koji je odnosne teretnice dostavio svom špediteru drugotuženom "Mašpedu", a ovaj primaocu robe u luci iskrcaja, Rijeka, tj. prvo tuženom "Transjugu". Iz navedenih okolnosti vidi se da su kao vrijednosni papiri stavljene u normalnu cirkulaciju samo one teretnice koje su potpisane od strane agenta Daghera, te su redovnim putem takve teretnice dospijele u ruke ovlašćenih osoba za prijem robe. Obzirom na to, a i na već isteknutu sigurnost, koje negocijabilne teretnice treba da uživaju vjerodostojnost u međunarodnom prometu, i kojima valja dati punu zaštitu, valja uzeti da su za reguliranje odnosa između tužitelja kao brodara i tuženih kao primalaca valjane i vjerodostojne jedino teretnice koje su puštene u normalan međunarodni promet i cirkulaciju.

Očito je, a protivno se ni u toku sporu nije tvrdilo ni dokazivalo, da su primaoci ovih teretnica bili u dobroj vjeri da ih je potpisala i izdala ovlašćena osoba, te da su primaoci takvih teretnicama poklonili punu vjeru kao valjanom vrijednosnom papiru i stavili ih na propisan način u promet, pa obzirom na to ovaj sud uzima da jedino teretnice potpisane od agenta, koje imaju na sebi sve propisane potrepštine za stavljanje teretnica u promet, jesu važeće i pravilne te odlučne za odnose između brodara i primaoca robe.

Što se tiče teretnica izdatih za isti teret koje je potpisao zapovjednik broda, i kojih je sadržaj gotovo identičan s onima koje je potpisao brodarov agent, a koje su prvo tuženom kao primaocu na nepropisan način dostavljene u luku iskrcaja, sud nije mogao uzeti kao važeće i odlučne za pitanje odnosa između primalaca robe i brodara. Naime, originali odnosnih teretnica bili su poslani na odredište

zajedno s teretom na uobičajeni način. Zapovjednici brodova primajući ovakve teretnice uz potvrdu koju su izdali agentu broda u luci ukrcaja, nisu provjerili, kad im je bilo kazano da se teretnice šalju u luku iskrcaja naznačenoj osobi, tj. prvočuženom, da li su odnosne teretnice valjano prenesene na naznačenog primaoca, tj. na prvočuženoga. Kako slijedi iz priloženih teretnica, one glase "po naredbi" bez naznake po čijoj su naredbi izdane. Ove teretnice nisu valjano indosirane od ovlaštene osobe, tj. od strane krcatelja koji je jedini ovlašten da ovakve teretnice valjano indosira. Zapovjednicima brodova - ako su im teretnice bile predložene u luci ukrcaja, a što je obzirom na datu potvrdu potpisani od zapovjednika moralo biti učinjeno - trebalo je biti jasno da osoba kojoj su imali predati teret mora imati ovlašćenje za prijem tereta, tj. da te teretnice moreju biti valjano indosirane, s one to nisu bile. Ako su zapovjednici brodova u luci ukrcaja to propustili provjeriti, tada eventualne posljedice koje bi mogle nastati iz te okolnosti treba da snose brodarji. Osim toga i u luci iskrcaja, kad se prvočuženi pojavio kod brodarova agenta s odnosnim teretnicama kao ovlašteni primalac, zapovjednici brodova, odnosno njihov agent "Jugoagent" trebalo je da uskrate izdavanje robe prvočuženom, koji je u tim teretnicama bio naznačen samo kao "adresa za obavijest" /notify address/. U takvom slučaju zapovjednici brodova, odnosno agent brodarja, u luci iskrcaja trebalo je da odmah zatraže uputu od krcatelja, a to nije učinjeno. Okolnost što su zapovjednici brodova - obzirom da se prvočuženi "Transjug" prijavio kao ovlašteni primalac robe bez teretnice ili bez pravilne legitimacije - predali njemu robu na osnovi garantnih pisama, nema utjecaja na pitanje prema kojima je teretnicama i uz kakve uvjete roba iskroana, niti ta činjenica utječe na pitanje valjanosti jednog ili drugog seta teretnica. U svakom slučaju teretnice do-nesene i predane prvočuženom "Transjugu" u brodskoj pošti u luci iskrcaja, a koje nisu bile valjano indosirane od strane krcatelja ne mogu se smatrati teretnicama mjerodavnjima za reguliranje odnosa između brodarja i primaoca robe, a niti se na njih može brodar pozivati, jer preva iz tih teretnica nisu prenesena od strane krcatelja na stranu primaoca robe, tj. na prvočuženog i drugočuženog. Ova preva prenesena su samo po teretnicama indosiranim od strane krcatelja, pa su stoga one i mjerodavne za rješavanje pitanja odnosa između tužitelja i tuženih.

Prema teretnicama koje ovoj sud uzima kao jedino vrijedne i valjane, prijevoz robe vršio se prema linijskim uvjetima. Kod prijevoza robe prema linijskim uvjetima iskrcavanje robe vrši brodar na određenom mjestu koje je uobičajeno u luci iskrcaja, a nakon što je brod privezan uz obalu. Na tome mjestu brodar predaje, a primalac prima robu onom brzinom kako ju brod iskrcava, ako nije što drugo određeno. Ako se primalac ne pojavi na vrijeme, ili ako ne prima robu onom brzinom kako ju

brod daje, brodar u slučaju otezanja s prijemom robe može tražiti da mu primelac plati "naknadu za zadržavanje". Ova naknada nije naknada za prekostojnice, pa se i način obračuna takve naknade vrši drukčije nego obračun prekostojnica. Naime, vrijeme iskrcaja tereta prema linijskim uvjetima računa se od časa kad je brod počeo iskrčavanje do svršetka iskrcaja bez zastoja onom brzinom kako brod teret iskrčava. U toku spora nijedan od tužitelja nije istakao niti utvrdio da je prilikom iskrčavanja brodova nakon što su bili privezani uz obalu došlo do zastoje u iskrčavanju i odnošenju robe propustom ili krivnjom primaoca, tj. da pravotuženi nije robu primao onom brzinom kako su ju brođovi davali, te da je zbog toga došlo do zadržavanja brodova. Što više, u toku spora nije navedeno koliko bi to zadržavanje bilo kad bi ono doista postojalo. Kako dakle zahtjev za naknadu za zadržavanje brodova u luci iskrcaja nije ni postavljen, o njemu nije ni raspravljan, pa treba uzeti da takav zahtjev ne postoji.

Zahtjev za plaćanje prekostojnica za svaki brod napose ne može se smatrati niti identificirati zahtjevom za naknadu za zadržavanje. Naime, do prekostojnica, kako slijedi iz izlaganja tužitelja, došlo je stoga što su brodovi u sporu, zbog zakrčenosti luke Rijeka morali u sidrištu čekati na red za privez. Ovo čekanje u smislu klauzule broderskog ugovora broj 6 red 73 računa se kao vrijeme stojnica, pa prema tome zahtjev tužitelja za prekostojnice u smislu ugovora bio bi osnovan. Međutim, ova klauzula broderskog ugovora ne dolazi u obzir za odnose između primelaca i brodara obzirom na sadržaj teretnica koje predviđaju prijevoz sporne robe po linijskim uvjetima, pa je zahtjev tužitelja za plaćanje prekostojnica usmjeren prema primaocima, tj. prema prvo i drugotuženom bez pravnog osnova. Ovakav zahtjev tužitelji bi mogli postaviti samo protiv svoga ugovornog partnera, tj. protiv naručitelja iz broderskog ugovora. Na ovo uostalom upućuje i dodatna klauzula broderskog ugovora broj 27 koja izričito predviđa da je naručitelj, tj. "Pan Asiatic Shipping Co.", odgovoran za prekostojnice i rezlike u vozarini brodarima brodova u pitanju.

Zasnivanje zahtjeva tužitelja prema tuženima za naknadu odnosnog potraživanja na pravu zaloga odnosno retencije i pozivanje na klauzulu broj 8 brodarskih ugovora nema osnova. Tužitelji su, doduše, pokušeli da svoje pravo zaloga odnosno retencije ostvare zaplijenom dijela robe s broda "Flora M". No valje istaći da broderi brodova "Thoula", "Stella Polere" i "Stelienos" nisu imali uopće pravnog osniva za vršenje prava retencije, jer su robu na kojoj bi mogli to pravo ostvarivati bili već predali primaocu, pa se takvo pravo retencije ne može zadržavati na robi istog vlas-

nika ali koju je prevezao ili prevazi drugi brod. Izvodjenje privremene naredbe za zapljenu dijela robe na brodu "Flora M" putem svog agenta Jugoslavenske pomorske agencije s druge strane neosnovano je. Naime, takva zapljena nema pravne osnovu obzirom da valjane teretnice po kojima se imaju prosudjivati odnosi između brodara i primalaca jesu one po linijskim uvjetima koje imaju klauzulu da je vozarina "unaprijed plaćena". Obzirom na to tužitelji nemaju pravnog naslova za traženje osiguranja svoga eventualnog potraživanja prema primacu kad iz teretnice koje su punovažne slijedi da je vozarina unaprijed plaćena, i kad je s druge strane u toku spora utvrđeno da osnove za zahtjev prekostojnica iz takvih teretnica nema. Prema tome tužiteljima za naplatu njihovih potraživanja ostao je jedini put predviđen u brodarskom ugovoru, tj. da se obrate naručitelju broda, ako nisu u mogućnosti da se naplate za potraživanja te vrsti od primalaca tereta. Ovo vrijedi ne samo za brodare brodova "Thoula", "Stella Polare" i "Stelianos" nego i za brod "Flora M", koga je zapovjednik doša izvršio pravilnu retenciju robe za pokrće svojih potraživanja. Međutim, ova retencija obzirom na rezultate ovoga spora nije imala pravne osnove, jer potraživanje toga brodara za prekostojnica, obzirom da je primalac bio u posjedu teretnice sa naznakom "liner terms", nema osnove.

G.B.

B/ Odluke stranih sudova i arbitraža

PRVOSTEPENI SUD ENGLIJE

Trgovački odjel /Queen's Bench
Division, Commercial Court/

Presuda od 15.VII 1965.

"The Himmerland"

Arbitražna klauzula CENTROCON - Producenje roka za arbitražu po čl.27. Arbitration Act-a, 1950 - Tromjesečni prekluzivni rok za pokretanje arbitražnog postupka od svršetka iskrcaja CENTROCON arbitražne klauzule u GENCON-charter partiji istječe iako tužbeni zahtjev nije nastao ili nije došao do znanja tužitelja unutar tega roka - Producenje roka za pokretanje arbitražnog postupka po čl.27. Arb. Act-a, 1950, sud dopušta samo iznimno, i to ako se radi o znatnom interesu i kraćem zakštenju.

Tužitelj, brodar /A/S Det Dansk-Franske Dampsikselskab/ broda "Himmerland", sklopio je 30.V.1963. brodarski ugovor za putovanje po formularu "Gencon charter" s tuženim naručiteljem /Compagnie Financière d'Investissements Trans-