

pravu ovo pitanje nije u praksi još bilo predmet rješavanja s obzirom na jugoslavenske brodove, a mala je vjerojatnost da će se i u budućnosti s obzirom na te brodove pojaviti. Za strane brodove bila bi sudovima i strankama putokaz gore spomenuta odredba čl.18. Uredbe od 1939. Svakako ono dobiva na značenju kad se radi o utuženju osobnog dužnika i pokraj njega dužnika koji stvarnopravno odgovara s brodom, jer upravo u takvom slučaju je publicitet koji daje zahtjevu za namirenje zaustavljanje broda ili upis u upisnik od interesa za treće, bilo da se ovi pojavljuju kao novi vlasnici, ili korisnici broda, ili pak kao vjerovnici broдача. Vjerojatno je da bi se de lege lata moralo smatrati da je tok roka prekinut tužbom u kojoj je osim tražbine još postavljen i zahtjev na pravo da se vjerovnik namiri iz konkretnog broда na kojemu postoji privilegij, a da se za to ne bi mogao tražiti još i upis zabilježbe spora, ili zabilježbe prava zaloga niti zaustavljanje broда. Ovo stanje stvari u toliko je nezadovoljavajuće što se na taj način za treće nevidljiva zakonska hipoteka produžuje na sasvim neodređeni rok, pa je zato i Nacrt zakona o stvarnim pravima na brodu /v. Vjesnik Jug. udruženja za pomorsko pravo br.18/ predvidio drukčija prikladna rješenja za to pitanje.

E.P.

APELACIONI SUD, Firenze

Presuda od 1.VII 1964.

American Export Lines,  
Inc c/a FIAT

Prijevoz stvari morem - Odgovornost broдача - Jedinica tereta - Primjena prava - Konvencija o teretnici od 1924 - Primjenom Konvencije o teretnici od 1924. riječi "komad ili jedinica" treba tumačiti tako da broдар odgovara do 100 funti prema koletu svagda kad se radi o teretu koleta, a odgovornost po jedinici dolazi u obzir samo ako teret nije vežan odnosno sadržan u koletu - Medjunarodni ugovor treba tumačiti u skladu kako ga tumači medjunarodna judikatura, ne vodeći pri tome računa kako je odnosni propis zakonodavac prihvatio u internom pravu - Jedinica s kojom se u teretnici označuje veličina koleta, služi samo za određivanje visine vozarine, a ne i za utvrđivanje broja jedinica na temelju kojih će broдар odgovarati - Broдар odgovara preko propisanog iznosa ako je u teretnici deklarirana vrijednost tereta - Ako se vozarina obračunava prema vrijednosti tereta, broдар odgovara na temelju jedinice

Tužitelj je primalac, a tuženik broдар koji je prevezao kontener robe. U teretnici je bilo navedeno da se voza-

rina obračunava po jedinici od 40 kubnih stopa, a kontener je imao 28,875 takvih jedinica. Na odredištu je utvrđeno da je roba u konteneru oštećena, i među strankama je nastao spor o naknadi štete. Jedino sporno pitanje bila je granica brodarove odgovornosti. Brodar je tvrdio da prema Konvenciji o teretnici od 1924. godine, koja u ovom sporu mora doći do primjene, on odgovara najviše do 100 funti sterlinga po jednom koletu svaki put kad je teret vezan odnosno sadržan u koletu, i to bez obzira na veličinu i težinu koleta. Na temelju druge jedinice tereta odgovarat će samo ako se radi o robi u rasutom stanju. Primatelj naprotiv tvrdi da odnosna odredba Konvencije mora biti tumačena tako da će brodar odgovarati na bazi jedinice u slučaju ako se radi o koletu koje sadrži više jedinica tereta.

Sud, primjenjujući Konvenciju o teretnici, prihvaća brodarovo stajalište i kaže, u bitnim crtama, slijedeće:

Čl.4. § 6. Konvencije spominje "komad ili jedinica" /package or unit - colis ou unité/, pa treba ispitati da li je riječ "ili" upotrijebljena tako da alternativno obuhvaća komad ili jedinicu, ili tako da pojam komad uključuje jedinicu. Drugim riječima da li će brodar prvenstveno odgovarati na temelju koleta, a na bazi jedinice samo u slučaju ako se radi o rasutom teretu, ili će moći odgovarati po jedinici i u slučaju da je roba vezana odnosno sadržana u koletu. Nakon gramatičke analize, i kratkog prikaza historije redakcije cit. člana Konvencije, sud zaključuje da brodar prvenstveno odgovara po koletu, a po jedinici samo ako je teret u rasutom stanju. Pozivajući se na historiju redakcije sud ističe da je u prvim nacrtima Konvencije bio naveden samo "komad", a naknadno je riječ "jedinica" dodata upravo zbog toga što se vodilo računa da se u prometu nalazi i roba u rasutom stanju koja se također morala obuhvatiti odredbama Konvencije. Da su redaktori Konvencije namjeravali odstupiti od shvaćanja da se prvenstveno odgovara po koletu, oni bi sigurno to vrlo lako i jasno izrazili u samoj Konvenciji ispuštajući riječ "komad", tako da koletu ne bi imalo nikakvog posebnog značenja.

Sud ne prihvaća tužiteljevo stajalište da spornu odredbu treba, u slučaju dvojbe, tumačiti onako kako ju je talijanski zakonodavac prihvatio u Zakoniku o plovidbi, gdje se govori o "jedinici tereta". Sud naime polazi od stajališta da međunarodne ugovore treba tumačiti u skladu s rješenjima koja su prihvaćena u međunarodnoj judikaturi, a ne prema eventualno drukčijoj aplikaciji ugovora u internom pravu.

Tužitelj je tvrdio da su stranke ugovorile brodarovu odgovornost na bazi jedinice tereta računajući jedinicu od 40 kubnih stopa, jer je na temelju te jedinice u teretnici navedena veličina kontenera. Nesporno je među strankama da je odnosna veličina izražena u svrhu obračuna vozarine. Vozarina može

biti, kaže sud, ugovorena ili na temelju težine odnosno obujma, ili na temelju vrijednosti tereta. Ako je ugovorena na bazi težine odnosno obujma, brodar odgovara na osnovi koleta ako se radi o koletu, a u koliko je roba u rasutom stanju, tada po jedinici tereta. U koliko se vozari na obračunava prema vrijednosti, brodar onda odgovara po jedinici. Prema tome sama činjenica na kojoj su osnovi stranke ugovorile vozarinu ne utječe na visinu brodarove odgovornosti, odnosno utvrđivanja broja jedinica.

Tužitelj je na koncu prigovorio da je odnosna odredba Konvencije nemoralna, jer dopušta brodaru mogućnost da se od odgovornosti za velike štete oslobodi plaćanja malog iznosa. Sud na tu tvrdnju odgovara da je odredba Konvencije statuirana jednako u korist brodara kao i u korist korisnika prijevoza. Brodaru je svakako korisna jer na temelju nje ograničava svoju odgovornost. Medjutim ide i u korist korisnika prijevoza, budući da na temelju nje brodar ne može ugovorom isključiti, odnosno umanjiti svoju odgovornost. Dapače više koristi korisniku prijevoza, jer mu svagda dopušta da deklariranjem većeg iznosa očuva sebi pravo na traženje naknade potpune štete.

/Dir.Mar.,1965, str.149/

B.J.

APPELLAZIONI SUD, Genova

Presuda od 2.VII 1965.

V. Frulio c/a L. Silvio Viglienzone

Prekostoynice - Uvjet ugovora o prijevozu - Tumačenje tih uvjeta - Zadržavanje broda - Propisi talijanskog zakonika o prekostoynicama dolaze do primjene ako stranke ništa drugo ne ugovore - Smatra se da su ugovorile posebne uvjete ako se teretnica poziva na charter-partiju u kojoj su navedeni uvjeti stojnica i prekostoynica - Kod tumačenja uvjeta ugovora engleskih tipskih formulara treba polaziti sa stajališta međunarodne prakse o značenju pojedinih klauzula - Prema toj praksi, za razliku od talijanskog prava, ako nije ugovoreno trajanje prekostoynica, brod mora stajati na raspolaganje sve dok se ne završi ukrcaj odnosno iskrcaj - Za sve vrijeme prekostoynica plaća se ugovorena naknada, bez povećanja koje predviđa talijansko pravo za izvanredne prekostoynice - Prekostoynice će prestati teći i brod će pasti u zadržavanje /detention/ kad brodar bude ovlašten odustati od ugovora - Za zadržavanje broda brodar ima pravo na naknadu pune štete - Ugovaranjem naknade za prekostoynice, u okviru međunarodnih