

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

tipkih formulara ugovora, za dane kad se bez krivnje korisnik prijevoza nije moglo raditi, ne plaća se, za razliku od talijanskog prava, u ime naknade iznos razmjeran vozarini, nego ugovorena naknada za prekostojnice - Klausula ugovora prema kojoj naknadu za prekostojnice u luci iskrcaja plaća primalac ne znači da će se primijeniti na odnose koji nastaju iz prekostojnica običaji luke iskrcaja

Tužitelj je brodar, a tuženik primalac tereta. Stranke su sklopile ugovor o prijevozu žitarica na jednom engleskom tipskom formularu koji se obično upotrebljava za prijevoz te vrsti tereta. Na odredištu se iskrcaj otegao duže vremena, pa je među strankama nastao spor o visini naknade za zadržavanje broda.

Brodar se poziva na propis talijanskog prava koji da u ovom slučaju mora doći do primjene, a prema kojemu prekostojnice traju onoliko tekućih dana koliko je bilo stojničkih radnih dana. Nakon toga brod pada u izvanredne prekostojnice za koje naknada iznosi 50% više od naknade za prekostojnice. Primalac se poziva na ugovorne klauzule na temelju kojih da nisu predviđene izvanredne prekostojnice već samo prekostojnice, pa da prema tome nije dužan platiti ništa preko ugovorene naknade za prekostojnice.

Apelacioni sud je prihvatio tuženikovo stajalište sa slijedećim bitnim obrazloženjem:

Propisi talijanskog prava o stojnicama i prekostojnicama dolaze do primjene samo onda kad stranke što drugo ne ugovore. U konkretnom slučaju primalac je primao teret na osnovi teretnice na donosioca. U teretnici je bilo navedeno da će se na odnose među strankama primijeniti klauzule ugovora o prijevozu. Cvu okolnost sud ocjenjuje kao dovoljnu da se između brodara i primaoca ugovorne klauzule primjenjuju i što se tiče stojnica i prekostojnica. Radi toga isključuje primjenu talijanskog prava. Klauzule sadržane u čarter-partiji engleskog tipskog formulara ugovora treba tumačiti u skladu sa svjetskom praksom koja tim klauzulama daje određeno značenje. Prema talijanskom pravu naknada za prekostojnice plaća se za tekuće dane. Međutim, ako se nije moglo raditi bez krivnje krcatelja odnosno primaoca, mjesto naknade za prekostojnice plaća se za odnosno vrijeme naknada određena razmjerno vozarini. Nakon prestanka prekostojnica po talijanskom pravu nastupaju izvanredne prekostojnice za koje naknada iznosi 50% više od naknade za prekostojnice. Međutim, prema opće usvojenoj međunarodnoj praksi za gore navedene ugovore stojnice se računaju po tekućim danima, izuzevši dane za koje je ugovoreno da se neće računati. Nakon isteka stojnica nastupaju ugovorene prekostojnice. Ako stranke izričito ne ugovore koliko će prekostojnice trajati, brodar je dužan stajati na

raspolaganje s brodom sve dok se ne završi ukrcaj odnosno iskrcaj, i to bez prava na povećanu naknadu. Jedino ako se rad na brodu izvanredno otegne, prekostojnice prestaju teći i nastupa zadržavanje broda /detention/. Ovo zadržavanje nastupa onda kada brodar ima pravo odustati od ugovora, a dužan je i pristupiti iskrcaju tereta.

U konkretnom slučaju stranke su u ugovoru ugovorile trajanje stojnica na bazi rada od 600 tona za 24 sata, računajući radne dane, a naknada za prekostojnice ugovorena je u iznosu od 80 funti na dan, odnosno razmjerni dio dana. Za prekostojnice je izričito ugovoreno da se računaju po tekućim danima. Nije izričito ugovoreno njihovo trajanje. Sud nije prihvatio stajalište tužiteljevo da u pogledu trajanja prekostojnica stranke nisu ništa ugovorile, pa da moraju doći u tom pogledu do primjene običaji luke iskrcaja, odnosno ako njih nema, propisi talijanskog prava. Sud naime smatra da su upotrebom odnosno formulara stranke ugovorile primjenu svjetske prakse. To znači da su ugovorile da će brod biti na raspolaganju sve dok se ne završi ukrcaj odnosno iskrcaj bez prava na povećanu naknadu. Brodar se za primjenu običaja luke iskrcaja poziva na klauzulu ugovora prema kojoj "prekostojnice u luci iskrcaja, ukoliko budu postojale, moraju brodaru biti direktno plaćene od strane primaoca". Sud zaključuje da se ova klauzula odnosi samo na dužnost plaćanja, a ne i na ostale odnose koji se tiču vremena iskrcaja, a koji su regulirani običajima luke gdje se teret iskrcava. U potvrdu svoga stajališta sud se poziva i na činjenicu da je dio klauzule br.5 ugovora /"iskrcaj prema običajima luke, na trošak - rizik naručitelja - primaoca"/, bio brisan.

/Dir.Mar.,1965, str.161/

B.J.

Primjena prava na vrijeme ukrcaja
odnosno iskrcaja tereta

Osnovno pitanje kojim se sud u gornjoj presudi bavi jest problem primjene prava na vrijeme ukrcaja odnosno iskrcaja tereta. Za njegovo rješenje, prema stajalištu suda, odlučna su dva momenta: upotreba tipskih engleskih formulara, i okolnost da stranke osim trajanja stojnica i odredbe da se prekostojnice računaju po tekućim danima nisu više ništa ugovorile. Teoretski se mogu primijeniti tri pravna vrela: "medjunarodna praksa" /čitaj englesko pravo/, običaji luke ukrcaja odnosno iskrcaja, te propisi talijanskog zakonika o plovidbi. Sud je stao na stajalište da upotreba engleskog formulara povlači za sobom i primjenu medjunarodne prakse /engleskog prava/. Čini nam se da je to stajalište prestrogo i da ne odgovara uvjetima života, a svaki

put ni intencijama stranaka. Kako barem danas stvari stoje, stranke se za međunarodne prijevoze u preko 90% slučajeva služe engleskim tipskim formularima ugovora. One te formule koriste radi toga jer im drugo i ne preostaje, ne misleći pri tome da će se na njihove odnose primijeniti instituti engleskog prava. One mogu to pravo imati u vidu, ali onda redovito i njegovu primjenu i ugovore. Judikatura velike većine država stoji na stajalištu da upotreba tipskog formulara na engleskom jeziku ne znači sama po sebi i primjenu engleskog prava. Cvi formulari, ako su ikad i bili specifičnost engleskog prava, danas to sigurno nisu, jer su zaista poprimili međunarodni karakter, bez načelne povezanosti s engleskim pravnim sistemom. Dosljednom primjenom stajališta koje je zauzela gornja presuda moramo zaključiti da gotovo nikad ne bi došao do primjene bilo koji drugi pravni sistem osim engleskog, jer se redovito svi ugovori sklapaju na formularima engleskog jezika. Osim toga nipošto nije tačno da je engleska praksa ujedno i svjetska praksa. Ovo se naročito odnosi upravo na stojnice i prekostoynice kao i na sva pitanja koja su povezana s vremenom ukrcaja odnosno iskrcaja, kad je poznato da svaka luka ima svoje posebne običaje, i da sudovi u velikoj većini slučajeva primjenjuju običaje luke, a i stranke se veoma često pozivaju na njihovu primjenu. Isto je tako poznato, a i opće usvojeno, da stranke šutnjom u ovim odnosima pristaju na primjenu lučkih običaja, što uostalom i velika većina zakona izričito i predviđa. Čini nam se da se može tvrditi da primjena lučkih običaja u slučaju šutnje stranaka predstavlja opće usvojenu međunarodnu praksu, a ne primjena prava jezika na kojem je ugovor sastavljen. Uostalom i engleska judikatura priznaje primjenu lučkih običaja. Stajalište gornje presude tim je manje opravdano što se radilo o talijanskoj luci iskrcaja /Ravena/ i što su obadvije stranke bile Talijani.

Primjena talijanskog prava došla bi u obzir samo kao nadopuna lučkih običaja.

Uzgređ navodimo da nam ne izgleda točan zaključak suda da su stranke, brišući u klauzuli br.5 ugovora riječi da će iskrcaj biti izvršen prema običajima luke na trošak i rizik naručitelja odnosno primaoca, izričito isključile primjenu običaja luke iskrcaja. Iz teksta cijele klauzule proizlazi da su one izričito ugovorile normu ukrcaja i iskrcaja za trajanje prekostoynica, a odnosne riječi brisane su isključivo radi toga da se ugovorna norma može odnositi i na iskrcaj, pa da se ne bi eventualno za vrijeme stojnica primijenila norma luke iskrcaja. Prema pravilima o tumačenju ugovora proizlazi upravo to da su stranke ugovorile običaje luke iskrcaja, jer su brisale samo onaj običaj koji se odnosi na normu rada.

Ovo pitanje je važno i za našu sudsku praksu. Naša judikatura je zauzela čvrsto stajalište da upotreba formulara

na nekom jeziku ne znači sama po sebi i primjenu prava koje je tom jeziku svojstveno. Prema tome, bez obzira o kakvom se formularu radi, u nedostatku izričitih odredaba ugovora vrijeme ukrcaja i iskrcaja regulirat će se prema običajima luke, a u nedostatku tih običaja dolaze do primjene odredbe našega zakona.

B.J.

HANZEATSKI APELACIONI SUD, Hamburg

Presuda od 25.II 1965.

Prijevoz stvari morem - Odgovornost brođara - Naknada štete za oštećenje tereta - Primalac mora dokazati da je šteta na teretu nastala tokom prijevoza - Miris hladjene robe nije vidljiva mana - O nevidljivoj mani se radi kad se mana prilikom preuzimanja nije mogla ustanoviti uobičajenim ispitivanjem - Uobičajeno ispitivanje ne obunvaća pregled pomoću vještaka - Danom po preuzimanju takvog tereta podneseni prigovor podnesen je pravovremeno - Brođar je dužan dokazati uzrok štete koju upotrebom dužne pažnje nije mogao otkloniti

Tužitelj /primalac/ prema tuženom je /brođaru/ ustao zahtjevom za naknadu štete koja mu je nastala time što je teret grođđa, koji se prevozio iz Grčke u Hamburg, primio miris od drugog tereta. Prvostepeni sud je odbio tužbeni zahtjev s razloga da je tužitelj prekasno podnio prigovor o šteti nastaloj na teretu.

Drugostepeni sud je preinačio prvostepenu presudu uvažujući priziv tužiteljev iz slijedećih bitnih razloga:

Na spor treba primijeniti njemačko pravo kao pravo luke odredišta, a to tim više što se stranke nisu pozivale na to da bi trebalo neko drugo pravo primijeniti. Prema § 606. njem.trg.zak. /HGB/ odgovara tuženi kao vozar za štetu koja je na teretu nastala od vremena preuzimanja na prijevoz do njegovog izručenja primaocu. Tužitelj je dužan da te pretpostavke kao ovlašteni imalac teretnice dokaže. To je dokazao, jer se odmah drugi dan po izručenju tereta pokazalo da je teret oštećen primanjem mirisa koji ga čini neupotrebljivim. Odmah kod preuzimanja tereta nije to bilo moguće utvrditi s razloga što je grođđe bilo hladjeno pa se pokusnim kušanjem nije mogao, pa ni upotrebom profesionalnih kušača, utvrditi taj miris. Tužitelj je bio dužan samo upotrijebiti uobičajenu pažnju, a ta je upotrijebljena kad su stručni ljudi teret preuzimali, dakle ne apsolutni lajici, ali nije bila dužna da upotrijebi izvanrednu pažnju. Uostalom, obzirom na to što se radilo o hladjenom teretu, nije uopće ni dolazilo u obzir da se pristupi ispitivanju pomoću profesionalnih kušača. Stoga je bilo pravovremeno da se drugi dan po izruče-