

TRGOVAČKI SUD, Marseille

Presuda od 29.XI 1966.

Brod "Cypris"

Spasavanje na moru - Pojam podrtnine - O podrtnini se radi kad je glavni objekt napušten od posade i nesposoban za plovidbu

Vedeta "Cypris" bila je pronadjena od tužitelja nasukana na stijenju, a podvodnim izvidjanjem konstatirali su da pušta vodu i da će se potopiti. Oni su zaustavili prodiranje vode i zatim uzeli brod u tegalj i doveli ga u luku. Tužitelji su na to ustali zahtjevom da im se prizna nagrada za spasavanje podrtnine. Tuženi se tom zahtjevu usprotivio i tražio da se nagrada odmjeri kao da se radilo o brodu u opasnosti.

Prvostepeni sud je udovoljio tužbovnom zahtjevu iz ovih bitnih razloga:

U času spasavanja brod je bio napušten od posade, a i puštao je vodu, pa je prema tome bio nesposoban za plovidbu. Naime za to da bi se radilo o podrtnini potrebno je da je brod napušten od posade i da osim toga još postoji i nesposobnost za plovidbu. Oboje je u ovom slučaju postojalo, pa bi se prema tome brod bio potopio da nije bilo spasavanja od strane tužitelja. Uzimajući u obzir tu okolnost i vrijednost broda od 30.000.- novih franaka sud je odmjerio nagradu u iznosu od 7.500.- novih franaka priznajući tužiteljima paušalni iznos od 1.000.- novih franaka za njihove troškove.

(DMF 1967, str.363)

E.P.

OKRUŽNI SUD, Genova

Presuda od 17.III 1966.

S.p.A. Odino Valperga Italeuropa i  
S.p.A. Viglienzone Tirrenia c/a S.A.S.  
Amadeo Bertorello i Ditta Alfonso Boccia

Prijevoz stvari morem - Primjena prava - Tumačenje ugovornih klauzula - Klauzule teretnice koje se općenito pozivaju na čarter-partiju - Arbitražna klauzula - Unaprijed odštampano ime odnosno naziv broдача u formularu teretnice - Vozarina - Stojnice i prekostoynice - Klauzula "Wether in berth or not"

- Klauzula "At or off the port" - Klauzula teretnice koja se općenito poziva na klauzule čarter-partije obuhvaća sve klauzule unesene u čarter-partiju uključivši i one o stojnicama i prekostojnicama - Ovo se odnosi i na odnose između broдача i trećeg imaoца teretnice - Klauzula teretnice o općenitom pozivanju ne odnosi se na klauzulu o nadležnosti suda - I kad se ova klauzula, tj. ona o nadležnosti suda navedena u čarter-partiji, načelno može priznati u odnosu između ugovornih stranaka, njenu valjanost treba prosuđivati prema osobnim kvalifikacijama stranaka - Pravo retencije i privilegija na teretu - Činjenica da je u formularu teretnice navedeno ime ili naziv broдача ne znači da je taj broдар i stvarno preuzeo robu - Koji je broдар prevezao robu može se dokazati na neki drugi način - Broдарovo pravo retencije i privilegija na teretu prosuđuju se prema pravu mjesta u kojem se nalazi teret u času postanka toga prava - Stranke mogu ugovoriti pravo koje će se primijeniti na njihov ugovorni odnos - Ako to ne ugovore, primjenjuje se pravo zastave broда - Okolnost da su stranke ugovor sastavile na engleskom jeziku, ne znači da su ugovorile i primjenu engleskog prava - I kad sud primjenjuje strano pravo, u pogledu tumačenja ugovornih odredaba stranaka mora primijeniti načela vlastitog prava - Prema angloameričkom pravu broда bi mogao predati pismo spremnosti mora doći u komercijalno područje luke, a ako je ugovoren i gat, mora pristati uz odgovarajući pristanak - U prvom slučaju radi se o "port charters", a u drugom o "berth charters" - Od ovih načela stranke mogu odustati ugovorom - Ovo odustajanje biva kod port čarter-partija klauzulom "At or off the port", a kod berth čarter-partija klauzulom "Whether in berth or not" - Ipak se obje klauzule mogu upotrebljavati u jednoj i drugoj vrsti ugovora - Ako je na temelju jednog ugovora o prijevozu izdao više teretnica koje se općenito pozivaju na ugovor, svaki imalac teretnice odgovoran je broдарu za čitavu vozarinu i naknadu za prekostojnice - Ukoliko je u teretnici navedeno da se vozarina i naknada za prekostojnice plaćaju razmjerno, broдар ima pravo od svakog imaoца teretnice zahtijevati isplatu samo onog iznosa koji proizlazi iz teretnice

Broдар je u Londonu sklopio ugovor o prijevozu na uobičajenom formularu CENTROCON redigiranom na engleskom jeziku. Na temelju toga ugovora roba je ukrcana u Buenos Airesu. Nakon ukrcanja broдар je izdao teretnicu koja je sadržavala klauzulu o općenitom pozivanju na uvjete čarter-partije. Krcatelj je bio Englez. Kad je brod stigao u Italiju, teret su primili talijanski državljani.

Između stranaka je nastao spor o plaćanju naknada za prekostojnice. U vezi s tim sporom sud je morao pret-

hodno rješavati veći broj načelnih pitanja o kojima je zauzeo slijedeća stajališta:

1. Vrijednost klauzule teretnice kojom se općenito poziva na uvjete čarter-partije. Zainteresirana stranka je tvrdila da se klauzula teretnice o općenitom pozivanju na uvjete čarter-partije odnosila u ovom slučaju samo na vozarinu. To stajalište sud ne prihvaća, već smatra da je danas u sudskoj praksi nesporno da se ta klauzula odnosi ne samo na vozarinu, nego i na druge uvjete ugovora uključivši i one koji se odnose na ukrcaj i iskrcaj, stojnice i prekostojnice, te brodarov privilegij na teret.

2. Klauzula o nadležnosti suda. U čarter-partiju je bila unesena klauzula prema kojoj je za rješavanje ovih sporova nadležna Londonska arbitraža. Među strankama je nastao spor o nadležnosti talijanskog suda, jer se jedna stranka, osporavajući nadležnost talijanskom sudu, pozivala na navedenu klauzulu. Sud smatra da općenito pozivanje teretnice na čarter-partiju ne obuhvaća klauzulu o nadležnosti suda. Premda je ova klauzula unesena u ispravu u kojoj se nalaze i drugi uglavci ugovora na koje se teretnica poziva, ona ipak, po svom sadržaju, ne predstavlja obične uvjete o izvršenju ugovora na koje se klauzula o općenitom pozivanju odnosi. I kad bi se klauzula teretnice odnosila i na klauzulu čarter-partije o nadležnosti suda, njenu valjanost treba prosudjivati s gledišta kvalifikacija stranaka koje se nalaze u sporu. Budući da su u sporu samo talijanske stranke, ta klauzula ne bi bila primjenjiva, jer bi se ona protivila talijanskim kogentnim propisima.

3. Značenje odštampanog brodarova naziva u formularu teretnice. Tuženik je prigovorio brodarovoj aktivnoj legitimaciji, jer da je u formularu teretnice odštampan kao brodar druga osoba. Sud odbacuje ovo stajalište jer smatra da je protivno suvremenoj praksi. Poznato je naime da se danas često događa da brodari upotrebljavaju formulare teretnice drugih brodara, pa samo ime odštampano na obrascu nije dovoljan razlog da se tužitelju-brodaru ne prizna aktivna legitimacija. Brodar može svoju legitimaciju dokazivati i na drugi način uključivši i podatke u čarter-partiji.

4. Brodarovo pravo retencije i privilegija na teretu. Primaoci su osporili brodaru pravo da u svrhu ostvarenja svoga potraživanja, koje je imao radi neplaćene naknade za prekostojnice, zadrži teret i da ga u svoje ime proda, jer da mu to pravo ne pripada prema argentinskom zakonu koji u ovom slučaju treba primijeniti. Sud smatra da u pogledu prava koje brodar ima prema teretu za ostvarenje potraživanja iz ugovora o prijevozu treba primijeniti zakon zemlje u kojoj se teret nalazi u vrijeme postanka toga prava. Međutim, kaže sud, od-

nosni propisi nisu kogentnog karaktera, pa stranke mogu ugovoriti i drukčije. U čarter-partiji bila je navedena tzv. "lien clause", prema kojoj vozar ima pravo zadržati i prodati teret za namirenje svoga potraživanja iz ugovora o prijevozu, pa je prema tome brodar na izvršavanje odnosno prava bio ovlašćen na temelju ugovora, bez obzira na pravo koje bi, da toga ugovora nije bilo, došlo do primjene.

5. Primjena prava. Prema talijanskom pravu na odnose stranaka koji proizlaze iz ugovora o prijevozu primjenjuje se u prvom redu pravo koje stranke ugovore. Ako nisu ugovorile primjenu prava, primjenjuje se pravo zastave broda. Primaoci tvrde da treba u ovom sporu primijeniti englesko pravo. To stajalište obrazlaže se okolnošću da je ugovor sklopljen u Londonu između Talijana i Engleza na formularu sastavljenom na engleskom jeziku i da je bila ugovorena Londonska arbitraža, a teretnice, premda su izdane u Buenos Airesu, izričito se pozivaju na odredbe čarter-partije. Sud prihvaća primaočevo stajalište da primjena odredjenog prava ne mora biti izričito ugovorena, već da može proizlaziti i indirektno iz svih relevantnih okolnosti slučaja. Međutim sama činjenica što je ugovor sastavljen na engleskom jeziku nije dovoljna za primjenu engleskoga prava, jer je poznato da je danas engleski jezik međunarodni jezik u pomorstvu kojim se stranke redovito služe u svom poslovanju, pa samom njegovom upotrebom nisu namjeravale ugovoriti primjenu engleskog prava. U ovom sporu je to očitije što je upotrijebljeni formular CENTROCON nadopunjen od strane Trgovačke komore u Rio de la Plata, dakle ne od Engleza, i što klauzula čarter-partije o nadležnosti suda nije primjenjiva. Sud, pozivom na talijanski propis o primjeni stranog prava, smatra da treba, budući da brod više liberijsku zastavu, primijeniti liberijsko pravo, koje preuzima pravo Sjedinjenih Država.

6. Tumačenje ugovora. Unatoč primjeni stranog prava sud klauzule ugovora mora tumačiti prema vlastitim propisima. U ovom slučaju norme tumačenja ugovora talijanskog prava slažu se s istim normama angloameričkog prava. Prema ovim pravnim sistemima klauzule se moraju tumačiti u njihovom doslovnom smislu, ako su po svom sadržaju jasne, a inače se tumače u okviru stvarne volje stranaka.

7. Značenje klauzule "Wether in berth or not". U angloameričkom pravu vrijedi načelno pravilo da zapovjednik ima pravo predati pismo spremnosti kač je brod stigao (arrived ship). To znači da brod, osim što mora doći unutar geografskih, upravnih i fiskalnih granica luke, i dobiti slobodan saobraćaj, mora uz to biti u lučkom komercijalnom području, tj. u području u kojem može vršiti ukrcaj odnosno

iskrcaj. S ovoga stajališta u svjetskoj poslovnoj pomorskoj praksi ugovori se dijele na "berth charters i port charters". U prvim je naveden gat uz koji brod mora pristati da bi mogao dati pismo spremnosti, a u drugim nema nikakve klauzule o mjestu pristajanja. Kod "berth charter-partije" smatra se da je brod stigao u luku kad je pristao na određeni gat, a kod "port charter-partija" kad je došao u komercijalno područje luke. Od ovih pravila stranke mogu odustati. To kod port charter-partija redovito biva klauzulom "At or off the port" (izvan ili u luci), a kod berth charter-partija klauzulom "Wether in berth or not" (bilo uz obalu ili ne). Međutim kako se obje klauzule naizmjenice upotrebljavaju u jednoj i drugoj vrsti charter-partija, proizlazi da i klauzula "Wether in berth or not" derogira navedeno pravilo port charter-partija. Međutim i klauzula "Wether in berth or not" pretpostavlja da bi brod imao pravo predati pismo spremnosti, da mora doći unutar geografskih, upravnih, fiskalnih i komercijalnih područja luke i dobiti slobodan saobraćaj. Isti efekt ima i klauzula "At or off the port" premda je jasno da u ovom slučaju brod ne mora prispjeti u komercijalno područje luke, pa je zapovjednik ovlašćen predati pismo spremnosti i prije nego brod u to područje stigne. Kad stranke ugovore klauzulu "Wether in berth or not", a ne navedu da brod mora stići u komercijalno područje luke, zapovjednik je ovlašćen predati pismo spremnosti čim brod dobije slobodan saobraćaj, a da brod i ne prispije u komercijalno područje luke.

8. Plaćanje vozarine i ostalih troškova kad je izdano više teretnica. U ovom prijevozu bilo je na temelju jednog ugovora izdano više teretnica, pa je među strankama nastao spor o tome što mora platiti pojedini imalac teretnice. Sud je u ovom pitanju zauzeo slijedeće stajalište: Ako je na temelju jednoga ugovora izdano više teretnica koje se općenito pozivaju na klauzule ugovora, brodar ima pravo od svakog imaoca pojedine teretnice zahtijevati isplatu cijele vozarine i čitavu naknadu za prekostojnice. Ukoliko je u teretnici predviđeno plaćanje razmjernog dijela vozarine, odnosno odgovarajućeg dijela naknade za prekostojnice, brodar od svakog imaoca teretnice ima pravo zahtijevati samo one iznose koji iz teretnice proizlaze.

(Dir.Mar. 1966, str.310)

B.J.