

zakonu mjesta gdje je ugovor zaključen. U ovom sporu ne dolazi do primjene Konvencija o teretnici, jer je luka ukrcaja bila u Maroku, a ova država nije članica navedene Konvencije. Prema marokanskom pravu osiguratelj tereta koji je svom osiguraniku dužan nadoknaditi štetu za koju je odgovorna treća osoba, može tu osobu tužiti i prije isplate osigurarine osiguraniku, pa je na temelju toga sud odbio brodarov prigovor pomanjkanja tužiteljeve aktivne legitimacije.

Spor se vodio i o visini prijevoznoga kala. Brodar zastupa stajalište, jer se radilo o prijevozu iz Maroka u Francusku, da treba primijeniti običaje koji vrijede za prijevoze na Atlantskom oceanu, tj. 0,50% kala. Sud ni ovo stajalište nije prihvatio, već smatra da prijevozni kalo treba priznati prema običaju luke iskrcaja, što u konkretnom slučaju iznosi 0,25%.

Tužitelj je zatražio od suda da brodara proglasi odgovornim za obijesno parničenje. Sud je tomu zahtjevu udovoljio. Brodar, kaže sud, mora poznavati običaje luke u kojoj se nalazi njegovo sjedište, kao i stalnu sudsku praksu suda mjesta njegovog sjedišta i nadležnog apelacionog suda. Ako je brodarovo protivljenje zahtjevu tužbe u suprotnosti s navedenim običajima i sudskom praksom, treba smatrati da se brodar obijesno parniči i proglasiti ga odgovornim za sve posljedice koje iz takvog parničenja proistječu.

(DMF 1967, str.687)

B.J.

FRANCUSKA ARBITRAŽA

Odluka od 25.XI 1966.

Prijevoz stvari morem - Stojnice - Početak toka stojnica - Izračunavanje stojnica na temelju klauzule "radno grotlo" - Štrajk - Predaja pisma spremnosti - Stojnice počinju teći, ukoliko nije drukčije ugovoreno, početkom slijedećeg radnog vremena, pod uvjetom da je brod bio spreman za rad, odnosno da je predao pismo spremnosti u prethodnom radnom vremenu - Okolnost da je zapovjednik prije vremena, od kojega se računa tok stojnica, dopustio rad na brodu, ne utječe na računanje početka toka stojnica - Pismo spremnosti potrebno je predati samo ako su to stranke ugovorile - Štrajk ne prekida tok stojnica, osim ako korisnik prijevoza dokaže da je štrajk bio nepredvidljiv i neotklonjiv - Ako je ugovorena norma ukrcaja odnosno iskrcaja prema radnom grotlu, vrijeme trajanja stojnica računa se prema najvećem radnom grotlu - Kao

radno grotlo smatra se ono na kojemu se može raditi -
Prema tome nije radno grotlo ono koje je kod ukrcaja već
ukrcano, a kod iskrcaja iskrcano

Između stranaka, broдача i korisnika prijevoza, nastao je spor o računanju stojnica. Bila su sporna slijedeća pitanja: 1) način računanja trajanja stojnica; 2) utjecaj štrajka na tok stojnica, i 3) početak toka stojnica. Spor je rješavala Arbitraža, i za sporna pitanja zauzela slijedeća stajališta:

1) U ugovoru je navedena klauzula da će ukrcaj biti izvršen "srednjom brzinom od 300 metričkih tona prema grotlu koje bude stavljeno na raspolaganje po radnom danu od 24 uzastopna sata, nedjelje i praznici isključeni, osim ako su iskorišćeni, u kojem slučaju će se računati vrijeme koje je stvarno iskorišćeno; neće se računati vrijeme kad je rad bio spriječen nevremenom". Ista formula bila je ugovorena i za iskrcaj s tom razlikom što je norma iskrcaja bila 120 tona dnevno po grotlu.

Ovoj klauzuli stranke su davale različita tumačenja. Prema broдаровом stajalištu vrijeme stojnica mora se obračunati na temelju sveukupnog broja grotla koja su bila stavljena na raspolaganje krcatelju, odnosno primaocu, bez obzira da li je i kada je rad na pojedinom grotlu bio završen. Budući da je brod stavio na raspolaganje tri grotla, trajanje stojnica se mora izračunati na bazi umnoška 300 odnosno 120 tona s brojem 3. Prema tome dnevna norma kod ukrcaja iznosi 900 tona, a kod iskrcaja 360 tona, bez obzira kako se i kada se na pojedinom grotlu radilo.

Nasuprot tome korisnik prijevoza smatra da u radno grotlo, tj. ono koje je na temelju ugovorne klauzule "stavljeno na raspolaganje" krcatelju odnosno primaocu, treba uračunati samo ono grotlo na kojemu se stvarno moglo raditi. Prema tome u ovaj pojam ne ulazi grotlo koje je kod ukrcaja već ukrcano, a kod iskrcaja iskrcano.

Arbitraža je prihvatila stajalište korisnika prijevoza.

Ugovaranje trajanja toka stojnica ima svrhu da se isključi mogućnost da se radi predugog ukrcaja ili iskrcaja, prouzrokovanog sporošću rada ili nemarnošću krcatelja odnosno primaoca, brod zadrži u luci duže nego li je to potrebno. Ugovoreni način određivanja trajanja stojnica ne može biti ugovoren apstraktno, već u odnosu na stvarnu mogućnost rada u luci. Drugim riječima odnosno klauzule definiraju način računanja stojnica, a ne način rada. Prema tome ugovorena klauzula mora biti tumačena u okviru razumne mogućnosti

rada u odnosnoj luci. U konkretnom slučaju klauzula znači da kod izračunavanja dužine trajanja stojnica treba uzeti u obzir samo ono grotlo na kojemu je bilo stvarno moguće raditi. Isključena su dakle ona grotla koja su kod ukrcaja već nakrcana, a kod iskrcaja ispražnjena. To drugim riječima znači da se vrijeme stojnica računa prema kapacitetu najvećeg radnoga grotla. Brodarovo stajalište ne može se prihvatiti već i radi toga što se u praksi upotrebljavaju dvije različite vrste klauzula o računanju trajanja stojnica na bazi norme prema grotlu. Prema jednoj vrsti bazu za računanje dužine trajanja stojnica predstavlja sveukupni broj grotla koja je dobar brodar stavio na raspolaganje korisniku prijevoza, a na temelju druge uzimati u obzir samo radno grotlo. Ovim dvjema različitim klauzulama treba dati i različita tumačenja koja odgovaraju njihovom sadržaju, jer bi inače bilo neshvatljivo zašto se upotrebljavaju dvije različite vrste klauzula. Prema brodarovom stajalištu značilo bi korisnika prijevoza prisiljavati da radi brže nego li je ugovorom dužan, što bi bilo nedopustivo.

2) Stranke u ugovoru nisu navele nikakvu klauzulu koja bi se izričito odnosila na štrajk. Prema tome, smatra Arbitraža, korisnik prijevoza mora dokazati da je štrajk bio nepredvidiv i neotklonjiv. Budući da on to nije dokazao, vrijeme za koje je bio obustavljen rad zbog štrajka ne prekida tok stojnica.

3) Brod je došao u luku, što nije u postupku tačno utvrđeno, krajem dana 28.X, ili u noći između 28. i 29.X. Međutim bio je privezan uz obalu 29.X u 7 sati. Rad je započeo u 7 sati, a pismo spremnosti predano je u 8 sati. U ugovoru nije nigdje bilo navedeno da se pismo spremnosti mora predati. Ugovorna klauzula glasila je da će "vrijeme početi teći početkom narednog radnog vremena, koje slijedi iz onoga u koje je brod bio stavljen na raspolaganje u radnim satima". Na temelju ovakvog činjeničnog stanja među strankama je sporno da li vrijeme stojnica počinje teći od 29.X u 7 sati, ili istog dana u 14 sati, tj. početkom radnog vremena druge radne smjene. Arbitraža je zauzela stajalište da vrijeme stojnica počinje teći od 14 sati. Opće je usvojen običaj da se u charter-partijama ugovara da stojnice počinju teći početkom narednog radnog vremena koje slijedi iza onoga u koje je brod bio stavljen na raspolaganje krcatelju odnosno primaocu, da bi se na taj način dala mogućnost korisniku prijevoza da izvrši pripreme radove za ukrcaj odnosno iskrcaj. Ovaj običaj treba primijeniti i u ovom slučaju. Okolnost što je rad započeo zapovjednikovim odobrenjem prije 14 sati ne utječe na vrijeme početka toka stojnica. Zapovjednikovo odobrenje da rad započne prije vremena od kojega se računa tok stojnica treba shvatiti kao njegovo nastojanje da

postupi u interesu broдача da bi se brod što prije oslobodio. Ova dozvola dakle ne može mijenjati uvjete zaključenog posla.

(DMF 1967, str.631)

B.J.

APELACIONI SUD, Genova

Presuda od 2.VIII 1966.

Maison Genestal c/a Giacomo
Costa fu Andrea e Lloyd
Tirrenico S.p.A.

Privilegiji na brodu - Promjena državne pripadnosti broda - Sukob zakona - Na privilegij na brodu dolazi do primjene zakon zastave broda onoga vremena kad je privilegij nastao

Prizivateljica Maison Genestal započela je postupak za ostvarenje svoga privilegija na brodu "Bianca C.", sada talijanske zastave, a koji je bio panamske zastave u vrijeme kad je trebalo da osporeni privilegij nastane. Protustranke, G.Costa i Lloyd Tirrenico, tražile su da se na pitanje opstojnosti privilegija primijeni po čl.6. Zak. o plovidbi zakon zastave i to talijanske, a prizivateljica je već u prvostepenom postupku tražila da se primijeni panamsko pravo. (Radilo se o privilegiju brodopopravljača, koji u talijanskom pravu postoji suglasno čl.2, t.5. Bruxelleske konvencije od 1926. jednako kao i u Jugoslaviji, (par.9, st.5. Uredbe sa zak. snagom od 1939), tj. privilegij nastaje samo iz djelatnosti zapovjednika broda, a ne i samog broдача ili brodovlasnika.) Prvostepeni sud je primijenio talijansko pravo. Prizivni sud je zauzeo drugo stajalište i našao da je u ovom slučaju na privilegij primjenljivo panamsko pravo, a iz ovih razloga:

Neodlučan je navod protustranaka da je talijanski propis u skladu s Bruxelleskom unifikacijskom konvencijom od 1926, jer Panama nije država ugovornica Konvencije i prema tome ostaje Konvencijom netaknuto pitanje da li dolazi do primjene talijansko ili panamsko pravo. Kolizijska pravila moraju riješiti uvijek i intratemporalni sukob zakona, jer u času presudjivanja mora se riješiti materijalnopravne situacije prošlosti. Tako i čl.6. Zak. o plovidbi mora sud, u slučaju da brod promijeni nekoliko državnih pripadnosti od postanka nekog privilegija, dati rješenje, a kako se radi o normi materijalnog prava, morat će se primijeniti ono pravo na koje upućuje pravilo, naime na pravo zastave vremena kad