

nalnog računa toga poduzeća broj 630 od 10.X 1966.

V.B.

Bilješka.- U gornjoj presudi sud je stao na stajalište da u unutrašnjem cestovnom prijevozu robe treba primijeniti pravna pravila bivših trgovačkih zakona. Međutim Viši privredni sud SRH u Zagrebu već duže vremena konstantno zauzima stajalište da i za unutrašnji prijevoz treba, u nedostatku pozitivnih propisa, primijeniti propise Međunarodne konvencije o ugovoru za prijevoz robe cestom (CMR Konvencija). Ne ulazeći u detaljniju analizu stajališta gornje presude jedino želimo istaći da je, po našem mišljenju, sud pogriješio kad je vozara obvezao na naknadu posredničke provizije. Posrednička provizija spada među tzv. štetu za koju vozači ne odgovaraju ukoliko ne nastupi slučaj kvalificirane krivnje, a o takvoj krivnji u gornjem sporu nije se radilo.

B.J.

#### VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 6.V 1968.

Vijeće: Zvone Rihtman, prof.dr Natko Katičić, prof.dr Branko Jakaša

Prijevoz stvari morem - Dispozitivnost propisa Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova - Prekid putovanja zbog ratnih prilika - Valjanost klauzule kojom brodar ugovara da u slučaju prekida putovanja zbog ratnih prilika ima prava na punu vozarinu - Stranke mogu dispozitivne propise Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova mijenjati samo u granicama moralnih shvaćanja i načela poštenja i savjesnosti u prometu - Klauzula kojom brodar sve rizike prekida putovanja zbog ratnih prilika prebacuje na korisnika prijevoza, protivi se navedenim principima - Ova bi se klauzula mogla primijeniti u slučaju kad bi do prekida putovanja, ili poduzimanja nekih drugih mjera izazvanih ratom, došlo prvenstveno radi spasavanja tereta

Medju strankama je nesporno, da je na temelju zaključnice o prijevozu morem od 6.I 1967. godine i Addenduma od 10.V 1967. tužilac ukrao u Rijeci na tuženikov brod "Jelsa" jednu partiju čeličnih cijevi radi prijevoza u Akabu, o čemu je tuženik izdao teretnicu broj 15 od 30.V 1967. godine, kojom je ujedno potvrdio da mu je tužitelj unaprijed platio ugovorenu vozarinu.

Nije sporno da je tuženikov brod "Jelsa" u ispunjenju ugovora isplovio iz Rijeke s generalnim teretom i da je prema navodima tuženikovim stigao 5.VI 1967. pred Port Said, tj. u isto vrijeme kad je izbio ratni sukob između Izraela i UAR. Brod se stoga na temelju dogovora između zapovjednika i broдача (tuženika) vratio pred Cipar i na sidrištu pred Limasolom čekao oko 10 dana, a zatim se vratio s teretom u Rijeku.

Tužitelj u svom konačnom tužbenom zahtjevu traži da mu tuženik vrati dio vozarine, razmjerno neprevaljenom putu od Limasola do Akabe. Prevaljeni put do Limasola tužitelj smatra korisno prevaljenim. Vrijednost nezarađene vozarine, koje povrat se tužbom traži, ocjenjuje tužitelj prema visini vozarine, koju je platio tuženiku za ponovni iskrcaj istog tereta na brod "Pilot" i prijevoz toga u Bejrut. Tužitelj smatra da je tuženik bio dužan u smislu čl.27. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, dok je boravio pred Limasolom, tražiti od primaoca tereta, na adresi naznačenoj na teretnici pod "Notify Address", upute kako ima postupati s teretom, pa je propuštanjem te dužnosti stvarno oštetio tužitelja. Primaalac tereta je naime zahtijevao od broda da njegovu robu iskrca u Bejrutu, što je brod bez opasnosti za sebe i bez štete za tužitelja mogao i bio dužan učiniti. Što se tiče uvjeta teretnice na temelju kojih tuženik smatra da je vozarinu u svakom slučaju zaradio, tužitelj smatra da su odnosne odredbe čl.16. teretnice u suprotnosti s čl.22. ZUIPB i da ga stoga ne obvezuju.

Tuženik se odupire tužbi pozivajući se na to da je s obzirom na iznenada nastalu ratnu opasnost postupao dužnom pomnjom i u skladu s čl.22. ZUIPB. On se zadržao 10 dana pred Limasolom u očekivanju da će moći nastaviti plovidbu i ispuniti ugovor. Porekao je da bi od primaoca tereta, koji je ukrcao tužitelj, primio uputu da teret iskrca u Bejrutu, a da ju je i primio, ne bi mogao niti bi bio dužan prema njoj postupati, jer je i luka Bejrut ulazila u zonu neposredne ratne opasnosti, a tuženik je na brodu imao generalni teret drugih krcatelja, namijenjen drugim lukama Crvenog mora; osim toga tuženik je s nadležnog mjesta u Saveznom izvršnom vijeću primio izričiti nalog da povuče svoje brodove koji su se u vrijeme kad su izbile ratne operacije nalazili u lukama Bliskog istoka, pa stoga i iz Bejruta. Pri očigledno beznađnom očekivanju da bi mogao nastaviti plovidbu radi ispunjenja ugovora, tuženik je povukao brod "Jelsu" sa svim teretom u Rijeku, kao luku koja najpogodnije leži za sve krcatelje, i tu odustao od ugovora i stavio teret na raspolaganje krcateljima odnosno primaocima, kojima je ujedno ponudio prijevoz istog tereta oko Rta Dobre nade uz odgovarajuće povišene vozarine. Tužitelj je u vezi s time dao nalog za iskrcaj tereta s "Jelse" i zaključio s tuženikom novi ugovor o prije-

vozu istog tereta u Bejrut, koji ugovor je tuženik drugim brodom u redu ispunio. Protivi se tužiteljevu tumačenju odredbi čl.16. uvjeta teretnice na koji je tužitelj izričkom pristao prihvatom zaključnice od 6.I 1967.godine. Smatra da je i inače postupao u skladu sa članom 22.ZUIPB u interesu broda, posade i tereta. Odupirući se principi- jeno tužbenom zahtjevu, tuženik je izričito izjavio da se ne želi upustiti u ocjenu visine dijela vozarine, koja bi otpala na neprevaljeni put od Limasola do Akabe. Predložio je da tužitelj s tužbenim zahtjevom bude odbijen, uz nak- nadu parničnih troškova tuženiku. Napose traži da trošak ročišta od 10.I 1968. u svakom slučaju padne na tužitelja, jer je njegovim propustom beskorisno proteklo.

Sud je u parnici izveo dokaz pregledom isprava koje su stranke predložile, pa je zatim donio presudu ko- jom je tužbeni zahtjev usvojio i to iz ovih razloga:

Pravna osnova tužiteljeva zahtjeva da mu tuženik povodom odustajanja od ugovora vrati primijenu vozarinu u visini koja odgovara neprevaljenom dijelu puta počiva na čl.22, st.4. ZUIPB, kojim su regulirana brodarova prava u slučaju odustajanja od ugovora o prijevozu morem, kad je njegovo izvršenje trajno onemogućeno djelovanjem više sile.

Tuženik se za isti slučaj poziva na posebne sti- pulacije svojih Općih uvjeta teretnice s kojima se tuži- telj prihvatom zaključnice od 6.I 1967. suglasio.

Treba istaknuti da propisi čl.22.ZUIPB nisu ko- gentne prirode, pa stranke mogu svoja prava i obveze u slučaju kad se ostvare uvjeti predviđeni u tom članu re- gulirati i na drugi način. Ovo međjutim ne znači da se u- govorne klauzule, s obzirom na okolnosti o kojima ovisi njihova primjena, ne mogu ocjenjivati sa stajališta koli- ko je njihova primjena u skladu s moralnim shvaćanjima i s principom savjesnosti i poštenja u privrednim odnosima (O.U. 3 koji se može primijeniti na svaki privredni posao, a ne samo na poslove prometa robom).

Tuženik je uvjetom teretnice broj 16 pod b) pre- dvidio da je u slučaju kad bi ispunjenje ugovora izložilo brod i teret zapljeni ili oštećenju zbog opasnosti rata (uz druge u toj klauzuli spomenute opasnosti) a ljude na brodu opasnosti gubitka života ili slobode, zapovjednik ovlašten iskrcati teret u luci ukrcaja ili u bilo kojoj drugoj sigurnoj i podesnoj luci, a pod d) da će se takav iskrcaj smatrati izvršenim s naslova urednog ispunjenja ugovora o prijevozu.

Doslovna primjena takvog teksta cit.klauzule na sporni slučaj značila bi da je povodom nastale opasnosti od rata brodar prevalio sve troškove i sav rizik na teret, premda je do prekida putovanja i neispunjenja ili djelomičnog neispunjenja ugovora o prijevozu došlo radi zajedničkog spasa broda, posade i tereta od opasnosti koja prijeti svima, a ne samo teretu.

Ovakva potpuno nerazmjerna podjela troškova i rizika (opasnosti) u slučaju kad se radi o ispunjenju ugovora o prijevozu koji bi se inače po svim okolnostima posla mogao smatrati normalnim i uobičajenim - ne može se prihvatiti kao dopustiva, jer očigledno dovodi do neopravdanog boljeg položaja jedne ugovorne stranke u usporedbi s drugom, premda je ugroženi i u opasnost dovedeni imovinski interes prve u pravilu nerazmjerno veći od imovinskog interesa druge.

Sporna ugovorna odredba može se stoga smatrati dopuštenom samo ako njena primjena ide pretežno u prilog spasavanja tereta od opasnosti koja je njome predviđena, jer je samo u tom slučaju opravdan zahtjev da teret snosi sav trošak i rizik za svoj spas. Ona bi bila opravdana i u slučaju da je brodar dovezao teret do odredišta i da je tek tako nastala nesavladiva zapreka za potpuno ispunjenje (iskrcavanje).

Takvo tumačenje uvjeta teretnice na koje se u ovom sporu poziva tuženi brodar ovlastilo bi ga da od tužitelja kao predstavnika tereta zahtijeva naknadu onih troškova koje je korisno za njega učinio, a to znači da od njega zahtijeva naknadu vozarine i troškova iskrcavanja za korisno prevaljeni put. Upravo tako regulira to i čl.22, st.4. ZUIPB, pa ga stoga sud primjenjuje i na ovaj slučaj.

U konkretnom sporu tuženik je svom brodu dao nalog da se vrati s teretom u luku ukrcavanja, tj. u Rijeku. Time je stvorena situacija kao da brod nije ni isplovio iz Rijeke. Tužitelj međutim priznaje tuženiku kao korisno prevaljeni put do Limasola, pa tim opravdanije zahtijeva da mu tuženik vrati nezarađenu unaprijed plaćenu vozarinu od Limasola do Akabe. Valjalo je stoga njegov zahtjev u osnovi prihvatiti.

Što se tiče visine tužbenog zahtjeva sud s obzirom na geografsku udaljenost od Rijeke do Limasola i od Limasola do Akabe nalazi da je tužitelj time što je tuženiku na ime korisno prevaljenog puta priznao iznos od N.din. 84.435,51, koji odgovara okruglo nešto manje od 42% unaprijed plaćene vozarine (N.din. 202.319,26) u dovoljnoj mjeri naknadio otpadajuće tuženikove troškove. Ovo smatra tim sigurnijim što je tuženik uskratio da se o veličini dijela vozarine koji je tužitelj osporio izjasni, a to ne bi učinio kad mu tužitelj zahtijeva

ocjena ne bi odgovarala. To je ujedno razlog zbog kojeg sud nije našao razloga da vrijednost dijela vozarine koja otpada na neprevaljeni put utvrđuje vještačenjem.

Osnovan je tuženikov zahtjev u pogledu troškova koji su nastali zbog bezuspješno provedenog ročišta od 10.I 1968, pa je odnosni trošak u visini koja odgovara troškovima puta uključivši dvije dnevnice u ukupnom iznosu od 556.- novih dinara, odbijen od troškova koji su tužitelju priznati s naslova sudskih taksa. Drugih troškova tužitelj nije imao.

Z.R.

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD

Pomorski odjel (Admiralty Division)

Presuda od 20. i 21.XI 1967.

Coldwell-Horsfall c/a West Country  
Yacht Charters, Ltd, and others

Ograničenje brodovlasnikove odgovornosti - Sudar pomorskih brodova - Prema Merchant Shipping Act-u od 1958. vlasnik koji je ujedno i zapovjednik broda u času sudara i koji je skrivio sudar ima pravo na ograničenje odgovornosti - Za tumačenje internih propisa treba uzeti i međunarodne konvencije na temelju kojih je propis donesen - U postupku za ograničenje odgovornosti sve troškove snosi podnosilac zahtjeva za ograničenjem ako se protustranka "razborito" upustila u spor

Motorni brod "Annie Hay" od 7,96 tona kojim je upravljao vlasnik sudario se u luci Falmouth s jahtom "Rosewarne", koja je nakon sudara potonula. Utvrđeno je da je do sudara došlo krivnjom zapovjednika-vlasnika broda "Annie Hay" koji stojeći za kormilom svoga broda nije uopće vidio jahtu koja je dolazila, a koju je svakako morao opaziti. Zapovjednik-vlasnik priznaje svoju krivnju, ali traži kao tužitelj u postupku za ograničenje odgovornosti da se njegova odgovornost ograniči na 188 funti (23 funte, 13 šilinga i 9 27/32 penija po toni). Kao protustranka u sporu nastupili su oštećeni vlasnici, čarteri i potčarteri jahte "Rosewarne", koji su se kao tuženi oprli zahtjevu za ograničenje odgovornosti, tražeći da tužitelj naknadi štetu u punom iznosu, tj. 2716 funti.