

Budući da tužitelj nije podnio takav dokaz, ma da mu je sud naložio, to sud smatra da tužitelj i nema takvoga ugovora, pa je radi toga i odbio tužbeni zahtjev kao neosnovan i o tome i odlučio kao u dispozitivu pod 4) presude.

N.P.

Bilješka.- Objavljujemo gornju presudu uglavnom radi interesantnosti zauzetih stajališta. Sud je učinio dvije osnovne pogreške. U prvom redu smatra da bi ugovor između primaoca i krcatelja sam po sebi bio mjerodavan i za brodara. Ovo stajalište protivi se ne samo najosnovnijim načelima građanskog prava, nego i opće usvojenim stajalištima transportnog prava općenito. I po jednom i po drugom pravu ugovorni odnos između primaoca i pošiljaoca, odnosno u pomorskom prijevozu krcatelja ili naručitelja, za brodara odnosno vozara je potpuno irelevantan. Vozar dotičnog broda prema svojim sukontrahentima iz prijevoznog posla ima prava i obveze koje iz toga posla proizlaze nezavisno o tome što su se sporazumjeli pošiljalac i primalac. Ovaj ugovor će za vozara biti mjerodavan samo onda ako mu, po načelima građanskog prava, svoja potraživanja ustupi jedna od stranaka. Upravo je začudjujuće da jedan Viši privredni sud, koji je uz to specijalno ovlašten rješavati pomorske sporove, ne vodi apsolutno nikakvog računa o Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova. Za rješenje gornjeg spora mjerodavan je član 90. toga zakona, prema kojemu: "Preuzimanjem tereta primalac je dužan platiti vozarinu i druga potraživanja brodaru u vezi s prijevozom tereta.

Ako se preuzimanje vrši na osnovi teretnice, primalac je dužan platiti samo potraživanja navedena u teretnici ili nastala nakon njezina izdavanja". Sud je dakle, primjenjujući cit. propis, morao upraviti svoje ispitivanje u smislu da li je izdana teretnica, a ako je, da li je dužnost plaćanja vozarine od strane primaoca bila navedena u teretnici. Najblaže rečeno, gornja presuda, naročito ako ju je donio Viši privredni sud koji je posebno ovlašten rješavati pomorske sporove, djeluje neuobičajeno.

B.J.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 1.II 1968.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Emilio Pallua, prof.dr Branko Jakaša

Prijevoz stvari morem - Zatvaranje Sueskog kanala - Sueska klauzula - Linijski uvjeti - Skretanje broda s puta - Za-

mjena broda - Vozarina u omjeru prema prijedjenom putu -
Izmjena ugovorenih uvjeta faktičnim radnjama stranaka -
Zakašnjenje stavljanja broda na raspolaganje za ukrcaj -
Ako je ugovor sklopljen pod linijskim uvjetima, brodar,
mjesto ugovorenog broda, može staviti na raspolaganje
drugi, ali u isto vrijeme i pod istim uvjetima koji su
predviđeni za ugovoreni brod - Ako naručitelju ne odgo-
vara kasniji datum za stavljanje broda na raspolaganje za
ukrcaj koji predlaže brodar, naručitelj može odustati od
ugovora - Naručiteljevo pismo kojim samo protestira štetu
koja mu je prouzrokovana kasnijim stavljanjem broda na
raspolaganje ne smatra se odustanak od ugovora - Ukoliko
krcatelj bez protesta primi zakašnjeli brod, a brodar,
takodjer bez protesta, pristane na zakašnjeli ukrcaj,
smatra se da su stranke izmijenile ugovor i pristale na
njegovo izvršenje prema uvjetima koji su stvarno izvršeni
- Ako je pod ovako izmijenjenim ugovorom došlo do zakaš-
njenja odlaska broda iz luke, i u međuvremenu bio zatvo-
ren Sueski kanal, produljenje puta pogadja brodara i ko-
risnika prijevoza - Ako dodje do zatvaranja Sueskog kana-
la nakon ukrcaja tereta, brodar može, u skladu s ugovor-
nom klauzulom, uputiti brod na određište i ima pravo, ta-
kodjer na temelju ugovorne klauzule, na povećanje vozari-
ne u omjeru produženog prijedjenog puta - Pod povećanjem
vozarine "u omjeru prema prijedjenom putu" treba odbiti
troškove koje brodar, unatoč produženom putu, nije imao a
koji su troškovi uključeni u vozarinu, pa priznati samo
proporcionalni dio vozarine na stvarne troškove koje je,
s obzirom na produženo putovanje, brodar imao ili morao
imati - Za određivanje ovakve vozarine uzimaju se u ob-
zir postoci povećanja koje objavljuju brodarske konferen-
cije - Ukoliko je brod opravdano plovio dužim putem od
onoga na koji se odnosi opće povećanje vozarine brodar-
skih konferencija, navedeni postotak razmjerno se povisu-
je

Tužitelj je brodar, a tuženik je naručitelj prijevoza. Medju strankama je sporno da li je tuženi dužan tužitelju platiti iznos od n.din. 385.349,25 na ime razlike vozarine za izvršeno putovanje iz Bombaja do Šibenika oko Rta Dobre Nade umjesto kako je bilo ugovoreno za putovanje kroz Suez.

U tužbi i u toku spora tužitelj tvrdi da je s tuženim sklopio ugovor za prijevoz 1.000 tona željeza na relaciji Bombaj - Šibenik uz vozarinu od US \$ 15 po toni. U skladu sa zaključnicom tužitelj je primio u luci Bombaj 191,44 tone željeza 25.V 1967. i izdao mu svoju standardnu teretnicu koja medju ostalim uvjetima sadrži klauzulu "Suez" kojom je ugovoreno medju ostalim: ako dodje do prekida plovidbe Sueskim kanalom poslije kad je brod započeo

ukrcajem, da brod može otploviti kojim drugim putem, i da će se vozarina povećati u omjeru dužine prijedjenog puta. Tužitelj ističe da razlika udaljenosti između putovanja pravcem Sueza i putovanja od Rta Dobre Nade iznosi 8.387 N/m, ili ako se ove dvije udaljenosti u smislu klauzule broj 21 teretnice međusobno stave u proporciju da se dobiva koeficijent 29.423, pa za ovaj koeficijent treba uvećati vozarinu naznačenu u zaključnici broj AT 112 od 15.III 1967, te da je primjenom odnosnih uvjeta prijevoza tuženi dužan za svaku tonu prevezenog tereta platiti US \$ 44,13. Ukupna količina prevezenog tereta je 1.091,44 što daje ukupnu vozarinu US \$ 48.165,60. Tuženi je do sada s naslova dijela dužne vozarine platio tužitelju US \$ 16.371,60, odnosno odgovarajuću protuvrijednost u dinarima, pa je na ukupan iznos vozarine dužan tužitelju platiti posebnu proviziju od 2%, što iznosi 963,30 US \$, a ovi iznosi nisu obuhvaćeni tužbenim zahtjevom, pa stoga predlaže da mu tuženi plati n.din. 385.379,25.

U odgovoru na tužbu i u toku spora, tuženi se usprotivio zahtjevu tužbe ističući da tužitelj nema prava ni s koga naslova na razliku vozarine iz razloga: - jer je do zavlačenja putovanja i početka ukrcaja došlo propustom i krivnjom tužitelja-brodara, budući da je u smislu zaključnice od 15.III 1967. tužitelj bio dužan da sa svojim brodom "Gruž" bude spreman za ukrcaj u luci Bombaj oko 15. do 30.IV 1967; tužitelj u ugovoreno vrijeme nije došao na ukrcaj s ugovorenim brodom, već je bez odobrenja tuženoga izmijenio ugovor i obavijestio tuženoga da će prijevoz izvršiti s brodom "Miho Pracat", i to s obećanjem da će odnosni brod biti spreman za ukrcaj 12.V 1967, a kako sam tužitelj priznaje brod je bio spreman tek 25.V 1967. Obzirom na to do zavlačenja putovanja i nemogućnosti prolaza tužiteljevog broda kroz Sueski kanal zbog izbijanja rata između UAR i Izraela došlo je krivnjom samoga tužitelja. Naime da je tužitelj na vrijeme stavio na raspolaganje tuženomu brod "Gruž" u ugovorenom roku, odnosno da je i brod "Miho Pracat" na vrijeme ukrcao robu tj. 12.V 1967, odnosni brod bio bi prošao prije izbijanja rata kroz Suez, te ne bi bilo potrebe za produženje putovanja oko Rta Dobre Nade.

Tuženi dalje veli da je svojim pismom broj 17342 od 16.V 1967. protestirao zakašnjenje stavljanja broda "Gruž" pod ukrcaj za ugovorene dane po zaključnici, i ukazao tužitelju da će ga teretiti za štetne posljedice koje nastanu zbog njegovog propusta.

Kad bi se i uzelo da bi tužitelj imao pravo na povećanu vozarinu tuženi mu osporava u svakom slučaju povećanje u iznosu kako to tužitelj traži, pa u prvom redu ističe da tužitelj nije objasnio zašto je plovio oko Rta Dobre Nade

via Džibuti, a ne direktno od Bombaja prema Rtu Dobre Nade, te je samim tim nepotrebno produžio putovanje. Osim toga tuženi kaže ako bi se vozarina tužitelju povećavala tri puta kako on to traži, tada bi brodar za isto putovanje primio i dvostruku naknadu za troškove ukrcaja i iskrcaja kao i trostruku naknadu koju brodar plaća za prolaz kroz Suez, i trostruke ostale troškove koji nužno ulaze u vozarinu, tj. troškove koji sačinjavaju formiranje vozarine. Osim toga ističe tuženi da se produženjem plovidbenog puta mijenja stepen ekonomičnosti eksploatacije broda, te se ne mogu kod obračuna vozarine za produljeno putovanje postaviti jednostavne proporcije kako to čini tužitelj.

Obzirom na to što tužitelj nije ispunio svoju obavezu o roku, on ističe da je kupac tuženoga raskinuo ugovor, pa je on morao prodati robu jeftinije na drugoj strani zbog pada robe, te da njegov gubitak iznosi n.din. 332.303,20 te si pridržava pravo podnošenja protutužbe.

Sud je tuženika obvezao da tužitelju plati n.din. 46.161,25, a višak tužbenog zahtjeva je odbio sa slijedećim obrazloženjem:

Nesporno je medju strankama da su one zaključnicom AT/112 od 15.III 1967. ugovorile prijevoz 1.000 tona željeza brodom "Gruž" koji je bio predviđen za ukrcaj oko 15. do 30.IV 1967. uz vozarinski stav od US \$ 13 po toni, a uz linijske uvjete (Liner Terms): da je tužitelj umjesto broda "Gruž" stavio na raspolaganje tuženomu brod "Miho Pracat" koji treba očekivati za ukrcaj u Bombaju 12.V 1967, da je brod stigao na sidrište u Bombaj 14.V 1967, ali da teret željeza nije bio pripravan za ukrcaj, nego da je brodar, usprkos tomu, čekao teret i ukrcao ga 25.V 1967, te krenuo na putovanje; da je u toku putovanja došlo do izbijanja ratnog sukoba, te da je plovidba kroz Sueski kanal bila onemogućena; da je brod izvršio putovanje oko Rta Dobre Nade i po završenom putovanju predao teret tuženomu kao naručitelju.

Sporno je medju strankama: da li je tužitelj izvršio zaključnicu za prijevoz sporne robe uredno i valjano; da li je bio ovlašten da jednostrano izmijeni ugovor u pogledu izmjene broda i vremena ukrcaja; da li je tuženi po obavijesti o izmjeni broda i datuma ukrcaja pristao na izmjenu ugovora; da li je za zakašnjenje na ukrcaj prilikom prispjeća broda u luku ukrcaja Bombaj 14.V 1967. i za čekanje na ukrcaj do 25.V 1967. odgovoran tuženik kao naručitelj broda; da li tužitelj za produženo putovanje ima pravo na povećanje vozarine u iznosu kako on to traži.

Rješavajući o spornim pitanjima obzirom na nesporne činjenice sud je uzeo da je tužitelj kao brodar obzirom na uvjete ugovora o prijevozu koji je među strankama sklopljen zaključnicom za prijevoz broj AT 112 od 15.III 1967, a za koji su prijevoz vrijedili linijski uvjeti, bio ovlašten da izvrši zamjenu broda. Obzirom na to tužitelj je mogao tuženom staviti na raspolaganje drugi brod umjesto ugovorenoga, ali doduše s istim terminima ukrcaja i ostalim uvjetima koji su predviđeni u odnosnoj zaključnici za drugi brod (čl.14, st.2. ZOUIPB). Tuženi je međjutim mogao odustati od ugovora ako mu nije odgovarao rok ukrcaja novog broda, te je brodarovu ponudu da teret preveze drugim brodom s drukčijim rokovima ukrcaja mogao odbiti i raskinuti ugovor, što međjutim tuženi nije učinio, već je svojim pismom od 16.V 1967. samo protestirao zbog neispunjenja ugovora i obavijestio brodaru da će ga teretiti za štetu zbog neizvršenja obaveza iz ugovora, pa je primio na znanje da će drugi brod, "Miho Pracat", ukrcati robu u Bombaju 12.V 1967. Kad je brod stigao u luku 14.V 1967. umjesto 12.V 1967, tuženi nije poduzeo nikakove korake, već je primio na znanje dolazak broda i počeo s ukrcajem 25.V 1967. Brodar sa svoje strane nije poduzeo nikakove mjere u pogledu odgovornosti tuženoga, odnosno njegovog krcatelja, što nije imao teret za ukrcaj 14.V 1967, već je primio robu na ukrcaj 25.V 1967. godine.

Ovakovim postupkom jedne i druge stranke pismena zaključnica od 15.III 1967. faktičnim postupcima stranaka je izmijenjena, i jedna i druga stranka prihvatile su da izvrše prijevoz prema faktičnom stanju kako je bilo provedeno ukrcavanje, pa se u sporu ni jedna ni druga stranka ne može pozivati na okolnosti koje bi imale utjecaja na eventualno uzajamna prava i obaveze iz odnosnog ugovora.

Obzirom na izloženo ocjena pitanja tko je odgovoran od ugovornih stranaka za eventualno produženje putovanja za rješenje ovog spora nije odlučno. Činjenica da je u međjuvremenu od izvršenog ukrcaja i dolaska broda na poziciju prolaza kroz Sueski kanal izbio rat i nastala nemogućnost prolaza broda kroz Suez, ne može se pripisati u predmetnom slučaju ni brodaru ni naručiocu broda, pa ta okolnost pogadja kako jednoga tako i drugoga.

Prosudjivanjem tužiteljeva prava na povećanu vozarinu zbog produženog putovanja oko Rta Dobre Nade valja ocijeniti u skladu ugovornih odredaba klauzule broj 21 teretnice tzv. "Suez Stop klauzule" koja u tekstu teretnice u slobodnom prijevodu glasi: "ako je plovidba kroz Suez i/ili Panamski kanal prekinuta prije nego brod započne ukrcaj, brodar je ovlašten da raskine ugovor; ako je plovidba

kako je naprijed navedeno prekinuta nakon ukrcaja, odnosno nakon što je ukrcaj započeo, brod može otploviti kojim drugim pravcem, a vozarina će se uvećati u omjeru prema dužini prijedjenog puta". U predmetnom slučaju došlo je do nemogućnosti putovanja kroz Suez nakon što je teret bio ukrcaj, pa je u skladu s klauzulom brodar bio ovlašten nastaviti putovanje drugim putem, tj. oko Rta Dobre Nade. Obzirom na to po nalazu ovog suda, a u skladu sa spomenutom ugovornom klauzulom, brodar zaista ima pravo na uvećanu vozarinu u omjeru produženog puta.

Medjutim ocjenjujući pitanje kako se ima tumačiti izraz "u omjeru preplovljenog puta (in proportion to the longe sailing distance)" ovaj sud ne može prihvatiti tužiočevo tumačenje.

Naime kad bi se tužiočeva tvrdnja prihvatila da brodaru pripada gotovo tri puta veća vozarina od prvobitno ugovorene, jer je dužina faktično preplovljenog puta veća za tri puta, tada bi brodar, kako to pravilno ističe tuženi za odnosno putovanje dobio naknadu za ukrcaj i iskrcaj dva puta, a ujedno bi dobio i naknadu za prolaz kroz Sueski kanal tri puta, što ni u kom slučaju ne bi bilo logično. Naime očito je da u vozarinski stav brodar osim redovnih troškova održavanja broda uračunava ne samo vrijeme plovidbe efektivne, već i troškove čekanja na ukrcaj u luci, troškove ukrcaja i ostale troškove nakon toga, kao što su u predmetnom slučaju troškovi taksa lučkih i drugih, kao i troškovi koje brod plaća za prolaz kroz Sueski kanal, zatim troškovi taksa u luci iskrcaja, vrijeme za iskrcaj, kao i troškovi samog iskrcaja, te eventualni i ostali troškovi koji nužno ulaze kao sastavni dio kalkulacije vozarinskog stava. Obzirom na to da se zbog produženog putovanja odnosno troškovi ne umnožavaju jer ih i nema, ne može se ni u kom slučaju tekst klauzule tumačiti onako kako to predlaže i želi tužitelj.

Po nalazu ovog suda smisao upotrijebljenih riječi "u odnosu dužeg putovanja" ima se tumačiti tako da brodaru pripada samo proporcionalni dio vozarine na stvarne i efektivne troškove koje je brodar obzirom na produženo putovanje nužno imao i morao imati. Ovamo po nalazu suda spadaju troškovi plaća i održavanja posade, povećani troškovi osiguranja broda, razmjerno povećani troškovi režije broda, kao i niz drugih troškova koje brodar ima obzirom na produženo putovanje. Ocjenjujući prema tome proporcionalnu visinu povećane vozarine kako to slijedi iz priloženih cirkulara Jadranske pomorske agencije, a u pogledu povećanja vozarina koje su upravo za odnosni slučaj odredile brodarske konferencije, slijedi da odnosno povećanje može

iznositi i da se kreće između 10-25%. Istina ova povećanja vozarine predviđena su za termine početka putovanja brodova nakon što je već bio zatvoren Sueski kanal, uzevši u obzir da će se odnosno putovanje obaviti produženo, ali ipak moguće najkraćim putem, uzevši u obzir luku ukrcaja i luku iskrcaja.

Ocjenjujući dakle pitanje postotka povećanja vozarine u predmetnom slučaju sud je vodio računa o tomu da je predmetno putovanje tužiteljevog broda izvršeno obzirom na stjecaj okolnosti ne najkraćim putem Bombaj - Rt Dobre Nade - Mediteran - Jadran, već je uzeo u obzir da je odnosno produženo putovanje bilo nužno obavljeno dužim putem od toga, tj. Bombaj - Džibuti - Rt Dobre Nade - Mediteran - Jadran, koji je put svakako duži, pa brodaru u predmetnom slučaju pripada proporcionalno veći postotak povećanja vozarine nego što su priznata povećanja za putovanja poslije izbijanja ratnog sukoba, kako su ga priznale brodarske konference ili drugi brodari kao što je npr. "Jugolinija", a koje se povećanje kreće od 17,5%.

Ocjenjujući sve ove okolnosti sud uzima da se kao proporcionalno povećanje vozarine obzirom na prijedjeni put ima priznati tužitelju doplatak od 25% od ugovorene vozarine.

G.B.