

sezati. Izgleda da se stoji na jednom objektivnom kriteriju bez obzira na osobne kvalifikacije onoga koji vrši odnosno mora izvršiti pregled.

B.J.

TALIJANSKI KASACIONI SUD

Presuda od 24.VI 1968.

Fiat c/a American Export
Isbrandtsen Lines

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Jedinica tereta prema Konvenciji od teretnici od 1924. godine - Tumačenje međunarodnih konvencija s propisima unutarnjeg prava - Ako je roba predana na prijevoz u komadima ili u ambalaži (koleta), kao jedinicu tereta za ograničenje brodarove odgovornosti treba uzimati koleta, bez obzira na koji način je ugovorena vozarina - Od ovoga pravila stranke mogu sporazumno odstupiti i kao jedinicu tereta za ograničenje odgovornosti izabrati koju drugu dopuštenu mjeru - Propisi internog prava koji se ne primjenjuju na prijevoze koje regulira Konvencija o teretnici od 1924. godine ne mogu služiti kao temelj za tumačenje te Konvencije, ukoliko se radi o konvencijskim propisima kojima stranke ugovornice općenito daju određeno značenje

Tužitelj je korisnik prijevoza, a tuženik je brodar. Spor se vodi o brodarovoj odgovornosti za oštećenje tereta. Brodar ne poriče svoju odgovornost, samo se ne slaže s onom visinom za koju tužitelj smatra odgovornim. Radilo se, naime, o prijevozu koleta. Vozarina nije bila ugovorena prema broju koleta, već na bazi njihove težine. Tužitelj smatra da se kao jedinica tereta, na temelju koje tuženik ima pravo ograničiti svoju odgovornost, mora uzeti težinska jedinica koja je služila kao baza za određivanje visine vozarine. Tuženi brodar naprotiv zastupa stajalište da je za njegovo ograničenje odgovornosti mjerodavan broj koleta.

Tužitelj u potkrepu svoga stajališta navodi dva osnovna razloga: tumačenje Konvencije o teretnici od 1924. godine i propis člana 423. talijanskog Zakonika o plovidbi.

Kasacioni sud je prihvatio brodarovo stajalište iz slijedećih bitnih razloga:

Za rješenje ovoga spora potrebno je protumačiti značenje čl.4, str.5. Konvencije o teretnici od 1924. godine. U ovom propisu kaže se da brodar ni u kojem slučaju neće

odgovarati preko 100 funti "po komadu ili jedinici tereta" (engl. package or unit, franc. colis ou unité). Između riječi "komad" i "jedinica" stavljena je riječ "ili". Gramatičkim tumačenjem cit. mjesta dolazi se do zaključka da su s obzirom na veznik "ili" pojmovi komad i jedinica tereta međusobno izjednačeni. Prema tome pojam jedinice tereta u odnosu na komad nema nikakvoga jačega značenja. Ukoliko bi bilo tačno tužiteljevo stajalište, naime da se kao jedinica tereta uzima u obzir ona jedinica koja je služila kao baza za određivanje vozarine, posebno spominjanje komada ne bi imalo nikakvog smisla, jer bi komad kao jedinica ograničenja došao u obzir onda kad ga stranke u tu svrhu ugovore putem ugovaranja vozarine.

I historija redakcije cit. mjesta Konvencije govori za stajalište koje je sud zauzeo. U prvim redakcijama prednacrta, na temelju kojih je donesena Konvencija o teretnici od 1924. godine, bilo je navedeno da brodar ograničava svoju odgovornost, prema vlastitom izboru, po komadu ili na temelju težine, odnosno prostorne mjere. Budući da je ovo stajalište bilo podvrgnuto velikoj kritici, ono je u kasnijim redakcijama nacрта (Hag, 1921) bilo napušteno i zamijenjeno drugim prema kojemu je kao jedinica tereta bio predviđen samo komad. Međutim, kako je potpuno pravilno bilo istaknuto, ova formulacija nije zadovoljavala jer u prometu postoji i takav teret koji se ne predaje na prijevoz ni ambalažiran, a niti je sam po sebi komad. Uvidjevši opravdanost ovih razloga redaktori Konvencije prihvatili su sadanju formulaciju. Uzevši u obzir razloge koji su do te formulacije doveli, jasno slijedi da se kao mjera za ograničenje u prvom redu mora uzeti u obzir komad odnosno koleto, a zatim druga jedinica mjere.

Tužitelj se napokon pozvao i na propis čl. 423. talijanskog Zakonika o plovidbi, koji spominje samo jedinicu tereta bez koleta odnosno komada. Smatra naime da ovaj propis treba da posluži kao temelj za tumačenje spornog propisa Konvencije od 1924. godine. Sud ni to stajalište nije prihvatio. Prema mišljenju suda za tumačenje međunarodnog ugovora ne mogu služiti unutarnji propisi pojedine države, ako se ti propisi ne primjenjuju na odnose koji su regulirani odnosnim međunarodnim ugovorom, iako tomu međunarodnom propisu države ugovornice općenito suglasno daju određeno značenje. U ovom sporu radi se upravo o takvom međunarodnom propisu.

Tačna je naprotiv, prema stajalištu suda, tužiteljeva tvrdnja da su stranke mogle slobodno ugovoriti i koju drugu dopuštenu jedinicu mjere - težinsku ili prostornu, a ne samo koleto ili komad. Budući da tužitelj tvrdi da su

stranke u konkretnom slučaju to ugovorile, a kako se niži sudovi nisu upuštali u ispitivanje toga sporazuma, Kasacija je poništila presudu, i stvar uputila drugom Apelacionom sudu na ponovno raspravljanje, s tim da ispita da li su se stranke u navedenom smislu sporazumjele.

(Dir.Mar.1968, str.110)

B.J.

Bilješka.- Iz gornje presude na žalost nije jasno da li su stranke u sporazumijevanju o jedinici tereta kao temelju za ograničenje brodarove odgovornosti slobodne, ili su vezane općim propisima Konvencije o teretnici od 1924. godine o ograničenju brodarovog slobodnog ugovaranja. U nas je naime princip te Konvencije da brodar ugovornim klauzulama ne može sebe dovesti u povoljniji položaj od onoga u koji ga stavlja sama Konvencija. U gornjem sporu to nije bilo ni potrebno jer ukoliko se dokaže da je postojao sporazum o kojemu govori tužitelj, on će ići na brodarovu štetu budući da je koleto u ovom sporu daleko veća jedinica od težinske. Inače bi u praksi moglo biti i obratno kao što je to npr. slučaj kod malih paketa, kod kojih je brodar u daleko povoljnijem položaju ako odgovara prema prostornoj i težinskoj jedinici nego prema paketu. Nama se čini da brodar sebe ne bi ni u ovom pogledu mogao staviti u povoljniji položaj jer bi se to protivilo navedenom načelu Konvencije, koja za spomenuto ograničenje slobodnog ugovaranja ne postavlja nikakve granice, pa se ono odnosi i na jedinicu kao temelj ograničenja brodarove odgovornosti.

Sud nije ulazio ni u ispitivanje pod kojim uvjetima i da li je uopće potrebno da navedeni sporazum, u svrhu njegove valjanosti, bude naveden u teretnici. Iz objavljenog obrazloženja gornje presude nije, na žalost, vidljivo kakvu kvalifikaciju u ugovoru o prijevozu ima tužitelj. Da li je on naručitelj prijevoza ili krcatelj, ili primalac. Ako je naručitelj prijevoza ili krcatelj, pa makar uz to bio i primalac, čini nam se da za pravovaljanost odnosnog uglavka nije potrebno da taj uglavak bude unesen u teretnicu. Ovo proizlazi, barem što se našeg prava tiče, iz općih načela o vrijednosnim papirima, na temelju kojih stranke koje su vezane tim papirom mogu međusobno postavljati prigovore ili iz njihovog osobnog odnosa. Prema tome, da su se one u navedenom pogledu sporazumjele, taj sporazum nije bilo potrebno unijeti u teretnicu. Obratno je ako je tužitelj imao isključivu funkciju primaoca. U ovom slučaju za njega, kao i za brodara, mjerodavno je samo ono što proizlazi iz teretnice ili iz ugovora na koji se teretnica pravovaljano poziva. Dosljedno tome primaocu brodar bi mogao staviti

prigovor da za njega odnosna klauzula nije mjerodavna jer ne slijedi iz teretnice, a da se on, tj. brodar, samo strože obvezao naručitelju prijevoza, a ne i trećima zakonitim imaocima teretnice. U ovom slučaju eventualna naručiteljeva cesija primaocu koja bi se odnosila na postroženje brodarove odgovornosti u pogledu jedinice tereta ne bi bila pravomoćna za brodaru, jer primalac ne stupa u ugovorni odnos u prijevozni posao na temelju naručiteljevog ugovora odnosno cesije, već na osnovi prenesene teretnice. Ovaj drugi naslov (teretnica) isključuje svako pravo odnosno dužnost koja bi se temeljila na ugovoru ili cesiji.

U našem pravu, što se tiče pitanja da li treba uzeti u obzir za brodarovo ograničenje odgovornosti prvenstveno komad ili neku drugu mjeru kao jedinicu ograničenja, zauzeto je isto stajalište koje zauzima gornja presuda. U čl.56. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova kaže se: "Pod jedinicom tereta iz prethodnog stava razumijeva se koletu ili komad, odnosno metarska tona ili kubni metar u slučajevima kad se vozarina izračunava prema težini odnosno zapremeni, ukoliko u prometu nije uobičajeno izračunavanje vozarine prema drugoj jedinici tereta". I pitanje ugovornog odstupanja od ovog načela identično je kao i u okviru primjene Konvencije o teretnici od 1924. godine, jer naš zakon prihvaća njena načela.

Treba spomenuti da problem ograničenja brodarove odgovornosti prema jedinici tereta na drugi način rješava "Protokol koji se odnosi na promjenu Medjunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici".

B.J.

HANZEATSKI APELACIONI SUD, Bremen

Presuda od 8.II 1968.
br.6 U 122/67

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Pojam opasnosti mora - Zastara - U belgijskom pravu jednogodišnji rok u okviru kojega se može podnijeti tužba protiv brodaru zastarni je rok - Ukoliko tuženik ne postavi prigovor zastare, sud zastaru ne primjenjuje - Prema belgijskoj i nizozemskoj judikaturi, koja odgovara njemačkoj i engleskoj, šteta prouzrokovana opasnošću mora je ona koja je prouzrokovana morskim rizikom koji je "in concreto" neotklonjiv - Nasuprot tomu romanska i njemačka judikatura smatraju da se mora raditi o objektivno nepredvidivom i neotklonjivom događaju - Prema belgijskom pravu nije dovoljno da brodar u svrhu