

APELACIONI SUD, Genova

Presuda od 6.II 1968.

Sorveglianza S.i.p.A. c/a
Adriatic & Mercantile Trading S.r.l.

Prekostojnice - Vrijeme počinje teći od dolaska broda na sidrište pred luku, ako je ugovorena klauzula "Whether in berth or not" i predano pismo spremnosti - Carinski pregled nije pretpostavka da vrijeme počinje teći

Tužitelj, brodar, traži da mu tuženi primalac tereta nadoknadi prekostojnice na temelju toga što su u teretnici inkorporirane klauzule čarter-partije, a među njima i klauzula "Whether in berth or not", pa je tako vrijeme počelo teći nakon predaje pisma spremnosti od dolaska broda na sidrište. Tuženi primalac protivi se tome, jer smatra da ga ne obvezuje klauzula čarter-partije o početku toka vremena, odnosno da se ona ne može primijeniti na ovaj slučaj, jer brod nije stigao u luku negona sidrište pred luku.

Apelacioni sud je na žalbu tuženog primaoca potvrdio prvostepenu presudu iz slijedećih bitnih razloga:

Inkorporacija klauzula brodarskog ugovora u tereticu je valjana, a klauzule se moraju tumačiti prema objektivnim kriterijima. Prema tome se i klauzula o kojoj je riječ mora tumačiti tako da se poštuje dobra vjera i da se po mogućnosti ugovor uzdrži na snazi. Kako brod mora da ode u luku koju naznači krcatelj, a ta je luka često preopterećena, razumljivo je da se uvrštenjem sporne klauzule rizik zadržavanja prije iskrcaja prebačuje na primaoca tereta. Istina je, u engleskoj praksi razlikuju se "port" i "berth charters", prema tome da li je ugovorena luka ili i gat, i do nedavna nije bilo poteškoća u tumačenju te klauzule, no uslijed engleske rješidbe u slučaju "The Seafort" (1962) u kojoj je na temelju činjeničnog stanja toga slučaja presudjeno da vrijeme ne teče dotle dok se brod ne nalazi u luci, nastali su sporovi među koje spada i ovaj. Apelacioni sud smatra da bi klauzula bila nepotrebna kad bi se htjelo da vrijeme počinje teći tek od časa kad je brod pristao uz gat, nego je smisao klauzule upravo u tome da ono teče čim je brod sa svoje strane spreman da pristane uz gat. Slijedom toga distinkcije na temelju spomenute engleske rješidbe u tom pogledu ne bi dolazile do primjene, nego primalac ostaje dužan da naknadi vrijeme tužitelju. Neodlučno je što brod nije prošao carinski pregled, jer će ga proći tek prije iskrcaja, pa taj pregled nije pretpostavka za početak toka vremena.

(Dir.Mar.1968, str.149)

E.P.

Bilješka.- Gornju rješidbu Apelacionog suda u Genovi popratio je kritičkom bilješkom F.Berlingieri ("L'interpretazione del charter-party richiamato in polizza e la clausola "whether in berth or not" - "Tumačenje brodarskog ugovora na koji se poziva teretnica i klauzula "whether in berth or not") u kojoj ističe da bi trebalo primijeniti subjektivni kriterij volje stranaka na tumačenje klauzule, dakako u skladu s literarnim značenjem obveze iz teretnice, tj. samo unutar onoga što se iz papira dađe razabrati. Klauzula je ušla u brodarske ugovore na temelju običaja međunarodne trgovine, koji su nastali u naslonu na engleske poslovne formulare i englesku judikaturu, pa su primjenu odgovarajućih shvaćanja stranke htjele. Konkretni formular je također tako nastao, a rješidba u slučaju "The Seafort" (1962) je upravo pokazala pravi smisao klauzule. Mogućnost da se izbjegne primjenu načela te rješidbe ostvarena je u onim ugovorima kojima se u klauzulu dodaju umeci koji uglavljaju da će se ona tumačiti kao prije donošenja spomenute engleske rješidbe. Ispravno bi, prema F.Berlingieriu, bilo da se primijenila interpretacija engleske judikature iz razloga što su stranke htjele da svoje odnose reguliraju klauzulom uobičajenom u međunarodnom prometu, koji se opet oslanja na englesko pravo koje fiksiraju engleske rješidbe. Ovo tim više vrijedi kad se radi o ugovoru zaključenom u Londonu i u kojemu je bila ugovorena i engleska arbitraža, makar je ta klauzula in concreto bila iz formalnih razloga nevaljana za odnose stranaka.

Napomenuti valja da je rješidba "The Seafort" (1962) polazila od toga da brod mora stići u operativnu luku, pa makar ne i na gat i vez, da bi se moglo vrijeme početi brojiti, a da nije dovoljno da dodje u područje pred luku. Iz rješidaba naime utvrdio je da brod mora biti u komercijalnom dijelu luke da bi bio brod koji je stigao na odredište ("arrived ship"), a komercijalno područje je Parker L.J. definirao u "The Aello" (1958): "Pod komercijalnim područjem razumije se onaj dio luke gdje se brod može krcati ako je vez na raspolaganju, iako ne može biti krcan ako nema veza na raspolaganje." (Carver, br.1269)

Nema sumnje da u svrhu razumijevanja što su stranke htjele kad su ugovorile odredjenu klauzulu treba pristupiti utvrdjenju porijekla te klauzule, ali je od toga različito pitanje da li se tumačenje koje se takvoj klauzuli naknadno dađe u njenom matičnom području, u razvoju za nju autohtone judikature, može opet dalje presaditi. Razumljive su praktične prednosti takvog postupka, koji F.Berlingieri smatra jedino ispravnim, ali su odmah uočljive poteškoće koje tome stoje na putu (iako najmanje u talijanskom i njemačkom pravosuđu). Uostalom upravo ugovaranje engleskih arbitraža

ima da posluži jedinstveno tumačenje tih klauzula, a u konkretnom slučaju nije došlo do primjene arbitražne klauzule samo radi formalnih razloga.

E.P.

VRHOVNI SUD, Pakistan

Presuda od 17.X 1968.

East & West Steamship Company
c/a Hossain Brothers, Pakistan;
Queensland Insurance Company, Ltd,
and James Finlay & Co, Ltd.

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Šteta prouzrokovana za vrijeme prijevoza tereta maonom od broda do obale - Za štete koje budu prouzrokovane slabim stanjem brodarove maone, brodar odgovara unatoč klauzuli teretnice kojom se oslobadja odgovornosti za štete nastale nakon iskrcaja tereta ispod čekrka broda i za vrijeme prijevoza maonom

Neprijeporno je medju strankama da je tuženi brodar prevezio teret na brodu "Fatakona" u Chittagong, i da je u odredištu teret iskrcan u maone neoštećen. Na maonama je bio nedovoljno zaštićen, pa ga je kiša oštetila. Tužitelji su primalac i osiguratelj koji traže da im se naknadi šteta. Nesporno je da na temelju teretnice dolazi do primjene Indian Carriage of Goods by Sea Act, 1925, kao i to da je u teretnici sadržana klauzula slijedećeg sadržaja: "U svim slučajevima i pod svim okolnostima odgovornost kompanije će apsolutno prestati kad se teret oslobodi broskog čekrka, pa će iza toga teret biti na rizik krcateljev ili primaočev u svakom pogledu i u sve svrhe." U daljim tipkanim klauzulama se izričito kaže da će se teret iskrcati u Chittagongu na sidrištu, i da brodar neće snositi odgovornost za to što će se teret iskrcati na sidrištu preko maona, pa i u slučaju da se teret prevozi brodarovim maonama. U ovom sporu teret je prevezao brodar s vlastitim maonama.

Dva niža suda sudila su u korist tužitelju. Pravni lijek tuženoga je odbio Vrhovni sud iz slijedećih bitnih razloga:

Konkretni slučaj treba prosudjivati prema odredbama Haških pravila, odnosno Indian Carriage of Goods by Sea Actu, 1925. Dolaze do primjene definicije sadržane u čl. I, kao i dužnosti brodara i slučajevi njegovog oslobodjenja od odgovornosti iz čl. III i IV Pravila.

Čl. I definira prijevoz tereta kao vrijeme od ukrcaja do iskrcaja tereta iz broda. Prema stajalištu suca