

vozu. Prema njegovim navodima roba je oštećena zbog tereta sodium nitrata.

Tuženi stavljaju prigovor mjesne nenadležnosti suda. Navode da je u direktnoj teretnici i to u klauzuli br.6 predviđena nadležnost suda u Hamburgu i ugovorena primjena člana 91. belgijskog pomorskog zakona, jer je luka odredišta belgijska luka. Smatraju da ovakvo ugovaranje nije protivno javnom poretku.

Tužitelj se naprotiv, za nadležnost suda u Antwerpenu, poziva na direktnu teretnicu koje klauzula br.9 predviđa nadležnost toga suda. Prema tužiteljevu stajalištu ova klauzula, premda ju je izdao špediter, obavezuje tužene bro-dare, jer su oni morali za nju znati.

Sud se proglasio nenadležnim. Prema stajalištu su-da teretnica na koju se poziva tužitelj, tj. ona koju je iz-dao špediter, nije prava direktna teretnica jer ju nije iz-dao brodar. Dapače izdatnik teretnice - špediter izričito navodi da nije brodar. S obzirom na to sud drži da daljnji brodari nisu uopće stranke ugovora koji je sklopio špediter. Nadalje i sama klauzula br.2 te direktne teretnice izričito navodi da će se prijevozi vršiti na temelju uvjeta, klauzu-la i propisa pojedinih sukcesivnih bro-dara. Iz ovoga slijedi da je tužitelj vezan uvjetima teretnica koje ti bro-dari izdaju.

(JPA 1968, str.484)

D.I.

HAMBURŠKA ARBITRAŽA

Presuda od 13.XII 1967.

Prijevoz stvari morem - Stojnice i prekostoynice - Obavije-st o spremnosti i vrijeme predaha - Izraz "vrijeme izgub-ljeno u čekanju na vez računat će se kao vrijeme krcanja" odnosi se na samostalni odsjek vremena koji je potpuno ne-zavisan od načina računanja stojnica a teče neprekidno sve dane u tjednu - Vrijeme predaha pripada uvijek krcate-lju - Klauzule formularnih ugovora tumače se objektivnim mjerilima

U ugovoru o prijevozu umjetnog gnojiva bile su me-dju ostalim navedene i sljedeće klauzule:

Klauzula 5: "Time to commence at 2 p.m. if notice of readiness to load is given before noon and at 8 a.m. next working day if notice given during office hours after noon.

Time lost in waiting for berth to count as loading time". (Vrijeme počinje teći od 2 sata poslije podne ako je obavijest o spremnosti izdana prije podne, a u 8 sati prije podne slijedećeg radnog dana ako je obavijest izdana za vrijeme poslijepodnevnog radnog vremena.)

Vrijeme izgubljeno u čekanju na vez računat će se kao vrijeme krcanja.)

Klauzula 7: "Demurrage at the rate of £ 200 (two-hundred pounds) per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at port of loading and discharging". (Naručitelj ima pravo na prekostojnice u luci ukrcaja i iskrcaja uz naknadu od £ 200 (dvijesta funti) po danu i odgovarajućem iznosu za svaki dio dana, koja se plaća dan po dan.)

Klauzula 13: "At loading- and discharging-port time from Friday 5 p.m. or a day preceding any legal or local Holiday until 8 a.m. on Monday or next regular working day not to count, unless used, and if used, only actually time used to count". (U luci ukrcaja i iskrcaja neće se računati vrijeme od petka od pet sati popodne, ili od dana koji dolazi prije službenog ili lokalnog praznika do ponedjeljka u 8 sati ujutro, ili slijedećeg redovnog radnog dana, a ako se to vrijeme upotrijebi računat će se samo stvarno upotrijebljeno vrijeme.)

Motorni brod "F" stigao je 2.studenog 1966. u 19 sati u Rotterdam i bio je po uputi tužiteljeva agenta upućen na privremeni vez na kojem nije bilo dopušteno ni krcanje ni iskrcavanje. Zapovjednik broda dao je 3.studenog u 9 sati pismo spremnosti, koje je prihvatio tužiteljev agent.

Brod se 10.studenog 1966. u 19.30 sati premjestio na drugi vez na koji je stigao u 21 sat. Od 21.30 do podneva drugog dana obavljen je ukrcaj.

Tuženi je postavio zahtjev za plaćanje naknade za prekostojnice u visini od 1431 engl. funti, a tužitelj je to platio da mu budu izručene teretnice uz priuzdržaj svojih prava. Pred Arbitražom postavio je zahtjev da mu se povрати dio plaćene svote. Svoj zahtjev obrazložio je time da je dopušteno vrijeme krcanja nesporno trajalo 1 dan, 7 sati i 50 minuta nakon davanja obavijesti o spremnosti i proteka roka obavijesti 3.studenog u 14 sati i da je završilo 7.studenog 1966. u 12.54, budući da se razdoblje od petka 4.studenog u 17 sati pa do ponedjeljka 7.studenog 1966. u 8 sati ne bi prema klauzuli 13. smjelo računati. Zato tužitelj smatra da bi se kao prekostojnice trebalo računati samo vrijeme od 7. studenog u 12.54 do isplovljenja broda 11.studenog 1966. u

12 sati, što iznosi 3 dana, 23 sata i 6 minuta. Tako bi prema računu tužiteljevu iznosila naknada za prekostojnice samo 792.10 funti.

Arbitraža je samo djelomično usvojila tužbeni zahtjev i presudila da se tužitelju od plaćene svote ima povratiti samo 88 funti. Svoju odluku obrazložili su arbitri ovako:

Spor među strankama nastao je u različitom tumačenju značenja klauzule 5. u štampanom Gencon-formularu prijevoznog ugovora. Naime dok je tužitelj tvrdio da izraz "lost time" (izgubljeno vrijeme) znači isto što i "loading time" (vrijeme krcanja) pa da se prema tome moraju uzeti u obzir i svi prekidi koji vrijede za računanje vremena krcanja, dotle je tuženi zastupao stajalište da se pod "lost time" ima smatrati samostalni odsjek vremena koji je potpuno nezavisan i od davanja obavijesti i od vremena krcanja i da se on mora računati neprekidno za sve dane u tjednu.

Arbitraža smatra da je sporna klauzula dio štampanog prijevoznog ugovora, pa se u takovom slučaju ^{radi} o općim poslovnim uvjetima koji su predviđeni za neodređeni broj poslova, pa se prema tome moraju tumačiti prema objektivnim mjerilima, a ne prema tome kako ih koja od ugovornih strana shvaća. Prvi odsjek klauzule 5. govori o tome tko snosi troškove (i rizik) ukrcaja i vrijeme dopušteno za to. Ostale klauzule (7 i 18) određuju početak krcanja odnosno iskrcavanja, koji zavise o davanju obavijesti o spremnosti. Sporni drugi odsjek klauzule 5. govori da će se "vrijeme izgubljeno u čekanju na vez računati kao vrijeme krcanja", ali se pod tim ne misli stvarno na vrijeme krcanja u smislu zakona, nego taj izraz predstavlja fikciju, koja služi kao zaštita naručitelja. Moglo bi se naime, kad ta rečenica ne bi postojala, tražiti od naručitelja da za izgubljeno vrijeme naknadi i štetu. Ovako to nije moguće, nego se to vrijeme ima računati kao vrijeme krcanja, kad proteknu stojnice. Na drugoj pak strani ta odredba daje mogućnost naručitelju da troškove "izgubljenog vremena" smanji ubrzavanjem krcanja i time uštedi od stojnica. Iz tih razloga arbitri nisu prihvatili stajalište tužiteljevo da je izraz "lost time" isto što i vrijeme krcanja, nego su utvrdili da on znači samo način izračunavanja vremena koje je jednako kao i kod prekostojnica.

Arbitraža je nadalje ispitivala od kojeg je časa počelo vrijeme čekanja broda na teret. Tužitelj je tvrdio da je to bilo od 3.XI 1966. u 14 sati, što je međjutim utvrđeno kao netačno. Brod je stigao u Rotterdam 2.XI u 19 sati. Prema tekstu ugovora brod je očekivan "otprilike 3. XI 1966." ("...about 3rd November 1966"). Budući da Gencon-

obrazac nije sadržavao tačan podatak stojnica (koje se inače unose u obrazac mašinom kao dodatna klauzula), to se početak toka izgubljenog vremena ("lost time") treba računati prije tj. od časa kada je brod prispio (2.XI u 19 sati). To vrijeme je trajalo sve do 10.XI 1966. u 19.30 kad se brod premjestio na mjesto gdje je mogao krcati. Iako je brod stigao izvan uredovnog vremena, na "lost time" se ne primjenjuju odredbe o stojnicama, kako je već naprijed rečeno.

Arbitraža je udovoljila tužbenom zahtjevu samo u dijelu u kojem se radilo o uračunavanju vremena predaha nakon obavijesti o spremnosti broda. Naime tuženi nije priznao tužitelju to vremensko razdoblje, jer je zapovjednik dao pismo spremnosti 3.XI u 9 sati, dakle u vrijeme kad se brod nalazio na mjestu gdje se nije moglo početi krcanje. Nakon premještaja broda na novi vez započelo je u roku od pola sata krcanje. Arbitri su odlučili da tužitelju pripada pravo na besplatan rok predaha, iako je u konkretnom slučaju taj rok izgubio svoj osnovni smisao, tj. rok za pripremanje krcatelja. Na prvom vezu dano je pismo spremnosti, pa bi bio po mišljenju arbitara pretjerani formalizam tražiti to ponovo na drugom vezu, jer je krcatelj bio o svemu obaviješten. Zato se vrijeme predaha treba fiktivno izračunati, tj. kao da je obavijest dana 10.XI 1966. u 9 sati, pa bi vrijeme krcanja prema tome počelo 11.XI 1966. u 14 sati. Tako bi vrijeme predaha iznosilo 17 sati, pa se tako fiktivno vrijeme mora uzeti u korist tužiteljevu i povratiti mu od uplaćene svote 88 funti.

(HANSA 1969, str.786)

V.F.

Pravni značaj prekostojnica u njemačkom pravu

Gornja arbitražna odluka u jednom svom dijelu osvrnula se i na pravnu prirodu prekostojnica. Naime prema njemačkom pravu naknada za prekostojnice (Liegegeld) nije ni ugovorna kazna, kao što je to smatrala starija teorija (vidi: Voigt, Neues Archiv für Handelsrecht, 2, 227), ni naknada štete, nego naknada za produženo držanje broda za vrijeme prekostojnica (Uberliegezeit) (vidi: Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, 1962, II, str.353). Takovo stajalište je tim zanimljivije jer ne postoji međunarodno jedinstveno poimanje pravne prirode naknade za prekostojnice. Prema njemačkoj teoriji zahtjev za naknadu za prekostojnice ne pretpostavlja ni krivnju ni naručiteljevo zakašnjenje u prihvatu. Naknada za prekostojnice plaća se i onda kad brodaru nije učinjena nikakova šteta. Kad naručitelj iskorišćuje pravo na prekostojnice, on time ne vrši nikakovu povredu ugovora, pa prema tome ni ne odgovara brodaru za eventualne štete koje bi mu mogle proizići

iz toga. Često se međjutim u praksi naznačuje kao naknada za prekostojnice i druga naknada koju naručitelj ili primalac moraju platiti zbog zadržavanja broda. U takovom slučaju radit će se samo o čistoj naknadi štete, kod koje će se ipak poći od računanja iznosa naknade za prekostojnice (pobliže vidi: R. Peters, Der Beginn der Liegezeit, Berlin 1964). U gornjoj je presudi izraz "lost time" također pojmovno izjednačen s prekostojnicama.

V.F.

VRHOVNI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA

Presuda od 1.IV 1969.

Federal Maritime Terminals
c/a Burnside Shipping Co.

Smrt lučkog radnika - Stivadorsko poduzeće kojega je radnik poginuo na brodu ima pravo regresirati se od brodo-
vlasnika za svotu koju je to poduzeće moralo platiti za
radnikovu smrt - Brodovlasnik odgovara ako nije uložio
dužnu pažnju da omogući radniku sigurno radno mjesto

Stivadorski radnik, zaposlen kod Federal Maritime Terminals, usmrćen je na radu na brodu vlasništva Burnside Shipping Co. Rad na brodu se obavljao na osnovi ugovora koji je Federal imao s time chartererom broda (dakle ne vlasnikom). Udovica je postavila zahtjev na odštetu prema Longshoremen's and Harbor Worker's Compensation Act i istovremeno ustala tužbom protiv Burnsidea, navodeći da je vlasnik broda bio nemaran, budući da pokojniku nije osigurao "sigurno mjesto" za rad, te da je prema tome brod bio nespo-
soban za plovidbu.

Burnside je ustao tužbom protiv Federala, smatrajući da Federal nije vršio svoje usluge na siguran način, te da prema tome treba Federal nadoknaditi Burnsideu svaki eventualni iznos na koji bude presudjen da plati udovici. Federal je ustao protutužbom navodeći da je Burnside bio nemaran, jer nije osigurao radniku tužitelja "sigurno mjesto" za rad, pa stoga traži od Burnsidea bilo kakvu naknadu koju je dužan platiti udovici na osnovi gore cit. Compensation Acta.

Vrhovni sud je imao riješiti dva osnovna pitanja:

1) Da li se čl.33. Longshoremen's and Harbor Worker's Compensation Acta ima smatrati kao jedina osnova da