

zapovjednikovo u ovim granicama obavezuje time-charterera.

Brodovlasnik bi bio odgovoran da je šteta prouzrokovana nesposobnošću broda za plovidbu, što u ovom sporu nije bio slučaj, jer se nesposobnost broda odnosila na očuvanje tereta.

/DMF 1969, str. 234/

B. J.

Bilješka. - U gornjoj presudi je najzanimljivije stajalište suda u pogledu odgovornosti za štetu na teretu kad je brod dat u time-charter. Sud razlikuje da li je šteta prouzrokovana nautičkom ili komercijalnom djelatnošću, odnosno razliko- zima. Ovo razlikovanje sud temelji na stajalištu da kod time-chartera komercijalno upravljanje brodom prelazi na time-charterera. Iz obrazloženja presude jasno je da time-charterer odgovara za štetu prouzrokovanu komercijalnom dje- latnošću, i da za nautičku djelatnost odgovara brodovlasnik, a da brodovlasnik ne odgovara za komercijalnu djelatnost. Nije međjutim jasno da li time-charterer odgovara i za štetu prouzrokovanu nautičkom djelatnošću. Pitanje odnosa iz time-chartera između samih stranaka toga ugovora, kao i između njih i trećih u zakonodavstvu, judikaturi i teoriji nije jedinstveno riješeno, pa stajalište zauzeto u gornjoj pre- sudi svakako zaslužuje pažnju.

B. J.

OKRUŽNI SUD, Napoli

Presuda od 27. V 1968.

S.N.C. Rocco Giuseppe e figli  
c/a Agenzia marittima C. Tomasos

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Prijevoz i noleggio - Teretnica - Primjena prava - Klauzula o nadlež- nosti suda - Klauzule teretnice i klauzule ugovora o prije- vozu - Sposobnost broda za plovidbu - Prirodno svojstvo i mane robe - Ako stranke ne upoznaju sud sa sadržajem stranog prava, sud će primijeniti talijansko pravo i u slučaju kad bi se načelno trebalo primijeniti strano pravo - Kad se na odredjeni prijevoz primjenjuje Konvencija o teretnici od 1924. godine, ona ima prednost pred primjenom talijanskog prava - Ako se teretnica samo općenito poziva na klauzule

ugovora o prijevozu, na trećeg zakonitog imaoa teretnice ne odnose se klauzule ugovora o nadležnosti suda - Na trećeg imaoa teretnice ta se klauzula ne odnosi ni kad je na njega teretnica indosirana - Općenito pozivanje teretnice na ugovor obuhvaća samo one klauzule ugovora koje su u neposrednoj vezi s izvršavanjem ugovora - Da bi se klauzula ugovora o nadležnosti suda odnosila i na trećeg zakonitog imaoa teretnice, potrebno je da se teretnica na tu klauzulu izričito poziva - Činjenica da je na formularu teretnica unaprijed odštampan naslov poduzeća određene osobe kao izdatnika formulara, ne znači samo po sebi da je ta osoba i izdatnik teretnice - Pitanje izdatnika teretnice treba riješiti prema drugim relevantnim okolnostima - Ukoliko zapovjednik broda ne navede da je teretnicu potpisao u ime određene osobe različite od brodar, treba smatrati da ju je potpisao u ime brodar - Ovo vrijedi i u slučaju da je brodar sklopio ugovor o noleggiou, i uzimalac broda u noleggiou nastupa kao vozar - Da li se brodar, koji je ugovorom o noleggiou prepustio poslovanje brodom trećoj osobi, u ugovoru s naručiteljem prijevoza stvari obavezao kao vozar, treba prosuditi na osnovi obaveza koje je u tom ugovoru brodar preuzeo prema naručitelju - Da bi se brodar oslobodio dužnosti naknade štete pozivom na prirodno svojstvo robe, potrebno je da dokaže da je za vrijeme putovanja poduzimao odgovarajuće mjere radi otklanjanja štete - Vlastita mana robe predstavlja patološke uvjete koji proizlaze iz same prirode robe ili izmjenom njenih prirodnih svojstava, a za koju izmjenu brodar nije kriv - Pod sposobnošću broda za plovidbu ne obuhvaća se samo njegova sposobnost za izvršenje putovanja, već i sposobnost za očuvanje tereta - Sposobnost broda za plovidbu ne procjenjuje se apstraktno već konkretno, uzimajući u obzir putovanje koje brod mora obaviti i teret koji mora prevesti - Brod mora biti sposoban odoljeti predviđenim opasnostima nevremena koje mogu nastati tokom putovanja - Odgovornost da je naručitelj izabrao jedan određeni brod za prijevoz svoga tereta, ne oslobadja brodar obaveze u pogledu sposobnosti broda za plovidbu - Brodar je, pod ovom pretpostavkom, dužan ili odbiti zaključenje ugovora, ili naručitelja upoznati s nesposobnošću broda tako da on, tj. naručitelj, preuzme na sebe rizik za eventualne štete koje zbog nesposobnosti broda mogu nastati na teretu - Vlažnost kukuruza od 14% predstavlja normalnu vlažnost

Naručitelj je sklopio ugovor o prijevozu kukuruza iz Brazila. u Italiju. Na odredištu je utvrđeno da je veliki dio tereta oštećen i to dijelom fermentacijom, dijelom morskom vodom, a dijelom tekućim gorivom. Primalac tereta tuži brodarovog agenta za naknadu štete. Sud je udovoljio tužbenom zahtjevu.

Na ovaj spor sud primjenjuje talijansko pravo. Budući da je teretnica izdana u Brazilu, a ugovorne stranke su engleskog

ili belgijanskog državljanstva, moglo bi načelno doći do primjene brazilsko, englesko ili liberijansko pravo. Međutim jer o ni jednom od tih prava stranke nisu upoznale sud, on primjenjuje svoje tj. talijansko pravo.

Tužitelj je u postupku iznosio slijedeće glavne prigovore-

U prvom redu prigovara nadležnosti suda. Navodi da se teretnica o spornom teretu poziva na ugovor o prijevozu. U tom ugovoru je navedeno da se za rješenje sporova koji iz ovog posla nastanu ugovara nadležnost Arbitraže u Londonu. Na ovaj način udovoljeno je zahtjevu talijanskog prava koje za valjanost ugovora kojim se određuje sudska nadležnost traži pismenu formu. Sud ovaj tuženikov prigovor nije prihvatio. Prema opće usvojenoj talijanskoj sudskoj praksi, općenito pozivanje teretnice na klauzule ugovora odnosi se samo na one ugovorne odredbe koje su neposredno povezane sa zaključenim poslom. Pozivanje se ne odnosi naprotiv na one ugovorne uvjete koji po svom sadržaju predstavljaju jednu samostalnu cjelinu i nisu u neposrednoj vezi sa samim ugovorom. U ovu drugu grupu klauzula spada i ona o nadležnosti suda. Da bi ta klauzula bila pravovaljana, potrebno je da se teretnica na nju izričito poziva, što u ovom sporu nije bio slučaj. Prema stajalištu talijanske Kasacije za valjanost klauzule o nadležnosti potrebno je da iz pismene forme ugovora jasno i izričito proizlazi volja stranaka u tom smislu. Ovoga nema kod općenitog pozivanja teretnice na ugovor o prijevozu. Ni okolnost da je teretnica na temelju indosamenta došla u ruke tužitelju ne može navedenu klauzulu učiniti valjanom. Prijenosom teretnice stranke ispoljavaju svoju volju da prenesu samo ona prava koja su sadržana u samoj teretnici. Ni ovo se ne odnosi na klauzulu o nadležnosti suda koja se nalazi u ugovoru na koji se teretnica samo općenito poziva.

Tuženik nadalje stavlja prigovor pomanjkanju pasivne legitimacije. Njegov naredobadavac, brodar broda koji je preveo sporni teret, nije bio ujedno i vozar u spornom poslu, pa prema tome ne može biti odgovoran za utuženu štetu. Brod je naime bio dat u noleggio jednom drugom brodaru, koji je na taj način obavljao prijevoz spornog tereta. Prema talijanskom pravu osoba koja daje brod u noleggio obavezuje se samo da će održavati brod u stanju sposobnom za plovidbu, a za sposobnost broda da očuva teret odgovoran je vozar. Sud je, ispitujući detaljno klauzule ugovora sklopljenog između naručitelja i brodara, došao do uvjerenja da je brodar ugovorom preuzeo takve obaveze koje može preuzeti samo vozar, pa prema tome on mora kao vozar odgovarati na temelju zaključenog posla. Iz ovih razloga zaključuje sud tuženik je, kao vozarov agent, u ovom sporu pasivno legitimiran.

Daljnji agentov prigovor tiče se same teretnice. Nesporno je među strankama da je teretnicu zapovjednik broda izdao na formularu jedne agencije koja je bila agent brodaru a koju je brod uzeo u noleggio. Iz ovoga tuženik zaključuje da zapovjednik nije obavezao njegovog principala. Sud ni ovo stajalište nije prihvatio. Kod toga polazi od opće usvojene prakse u pomorstvu da brodari veoma često, u pomanjkanju vlastitih primjeraka teretnice, upotrebljavaju tuđe formulare, naročito agenata koji rade svoje poslovne reklame na teretnicama, pa unaprijed odštampaju svoju firmu. Na temelju toga, zaključuje sud, upotrijebljeni formular teretnice predstavlja često puta jednu puku formalnost, bez ikakvog sadržajnog značenja, pa treba, u slučaju spora, svaki put nezavisno od upotrijebljenog formulara ispitati u čije ime je zapovjednik izdao teretnicu. Sud stoji na stajalištu da, u slučaju da zapovjednik nije naveo u čije ime je izdao teretnicu, treba smatrati da ju je izdao u brodarevo ime.

Utvrđujući na ovaj način tuženikovu pasivnu legitimaciju sud se upustio u ispitivanje odgovornosti za štete. Budući da su se, s obzirom na stranke u sporu, stekli uvjeti za primjenu Konvencije o teretnici od 1924. godine, sud ovu Konvenciju primjenjuje i daje joj prednost u primjeni prije talijanskog prava.

Tužitelj je, putem svjedodžbe nadležnog brazilskog organa, dokazao da je teret bio ukrcan na brod u potpuno ispravnom stanju, i da je vlažnost iznosila 14%. Ovaj je postotak prema propisima američkih država normalan. Osim toga i sami nalozi u teretnici govore za to da je teret bio ukrcan u ispravnom stanju što proizlazi iz zapovjednikove opaske da je kukuruz dobre kvalitete 14% vlažnosti i da nema stranog sjemenja.

Dok je među strankama nesporno da je kukuruz na odredište stigao oštećen, sporan je naprotiv razlog toga oštećenja. Tuženik tvrdi da je šteta prouzrokovana vlastitom manom robe, a tužitelj se poziva na nesposobnost broda za očuvanje tereta kao uzrok kvaru. Prema stajalištu suda vlastite mane robe predstavljaju patološke uvjete koji proistječu iz same prirode robe ili izmjene njenih prirodnih svojstava, a za koje izmjene brodar nije kriv. Prema tužiteljevom stajalištu normalna vlažnost kukuruza iznosi 12 a ne 14%. Ovo stajalište sud nije prihvatio iz gore navedenih razloga. Medjutim, dodaje sud, i kada bi bila tačna tuženikova tvrdnja da teret u času ukrcanja nije bio u ispravnom stanju, ta okolnost sama po sebi još ne bi oslobodila brodara odgovornosti za štetu. Da bi se brodar na temelju ovog razloga oslobodio odgovornosti, morao bi pored okolnosti da je

roba ukrcana u neispravnom stanju dokazati još i to da je tokom putovanja poduzimao odgovarajuće mjere radi izbjegavanja štete. U ovom sporu brodar to nije uspio dokazati. Naprotiv vještak koji je na odredištu pregledao kukuruz, na temelju pojedine vrsti štete, ustanovio je da je štetu prouzrokovalo više uzroka, i to:

- a/ Vjetrenje tereta u skladištima br. 1 i 5 nije moglo djelovati za vrijeme cijelog putovanja, jer su se odgovarajući otvori zatvarali radi sprječavanja prodora vode u brod;
- b/ Dovod zraka je u nekim slučajevima bio onemogućen zbog toga što su odnosni otvori bili začepljeni teretom koji je dosegao preko visine tih otvora;
- c/ Željezne pregrade koje su, zbog blizine strojnog prostora, bile izvor topline nisu bile izolirane odgovarajućim izolatorima;
- d/ U dvodnu je bila velika količina nafte koja je dolazila u dodir s kukuruzom i tako ga kvarila.

Na temelju ovakvog činjeničnog stanja sud zaključuje da brod nije bio sposoban za plovidbu. Pojam sposobnosti broda za plovidbu ne obuhvaća samo one elemente koji se odnose na njegovu nautičku sposobnost, već i na one koji su potrebni da se teret očuva u stanju u kakvom je primljen na prijevoz. Sposobnost broda ne smije se prosudjivati apstraktno, već konkretno s obzirom na putovanje koje mora brod izvršiti i teret koji mora prevesti.

Tuženik napokon iznosi da on ne može biti odgovoran za nesposobnost broda za plovidbu, jer da je naručitelj taj brod slobodno ugovorio i pristao na njegove karakteristike. Ni ovo stajalište sud nije ocijenio kao opravdano. Okolnost što je naručitelj izabrao jedan odredjeni brod s odnosnim karakteristikama ne oslobadja brodara odgovornosti da brod bude u stanju sposobnom za prijevoz ugovorenog tereta. Ako je brodar smatrao da njegov brod nije u stanju očuvati teret, morao je ili odbiti zaključenje ugovora, ili o nesposobnosti broda obavijestiti naručitelja s izričitom napomenom da on za eventualne štete ne odgovara, pa na taj način rizik prebaciti na naručitelja. U ovom sporu brodar to nije učinio.

Sud na koncu smatra da je brodar odgovoran zbog toga što se vjetrenje tereta nije moglo provesti za vrijeme olujnog vremena jer su odgovarajući otvori, radi sprečavanja prodora vode u brod, morali biti zatvoreni. Brodar je naime morao kod osposobljenja broda voditi računa i o predvidljivim nevremenima, pa i protiv ovih rizika osposobiti brod.

Iz svih navedenih razloga sud je tuženika proglasio odgovornim u smislu tužbenog zahtjeva.

/Dir.Mar. 1968, str. 414/

B. J.

Bilješka. - Interesantno je obratiti pažnju na stajalište gornje presude u pogledu brodarovog oslobodjenja od odgovornosti za štete prouzrokovane nesposobnošću broda za plovidbu. Opće je poznato da je danas usvojeno stajalište u pomorskom pravu da se brodar ugovornim klauzulama ne može osloboditi obaveze ulaganja dužne pažnje u svrhu osposobljenja broda za plovidbu. U vezi s tim postavlja se pitanje da li je gornje stajalište u skladu s tim načelom. Čini se da jest. Sud naime nije dopustio brodaru da se oslobodi ulaganja dužne pažnje za osposobljenje broda. Rekao je da brodar ima pravo, a i dužnost, naručitelju staviti do znanja kakve karakteristike ima njegov brod, naročito ako brod po svojim karakteristikama nije sposoban prevesti odnosno očuvati teret. Radi se o objektivnim karakteristikama broda. Medjutim i kad krcatelj pristane na zaključenje ugovora unatoč brodarevu upozorenju o nesposobnosti broda za plovidbu, brodar nije oslobodjen odgovornosti ulaganja dužne pažnje da postojeće naprave na brodu osposobi za plovidbu. Drugim riječima brodar će odgovarati ako odnosne naprave ne budu pravilno funkcionirale zbog propuštanja njegove /brodarove/ dužne pažnje da ih osposobi za funkcioniranje; ali brodar neće biti odgovoran ako je šteta nastala i unatoč činjenici što su odnosne naprave funkcionirale pravilno, ili što ih on /brodar/ dužnom pažnjom nije mogao osposobiti za pravilno funkcioniranje. Čini nam se da je i tačno stajalište suda da će brodar biti dužan dati brod koji ima takve karakteristike da može prevesti i očuvati teret, ako nije upozorio naručitelja o nesposobnosti broda.

B. J.

## DVIJE NOVE POMORSKE KONVENCIJE

Djelatnost Međuvladine pomorske savjetodavne organizacije /dalje u tekstu IMCO/ pokrenuta inicijativom britanske i francuske vlade u povodu katastrofe tankera "Torrey Canyon", urodila je dvjema međunarodnim konvencijama koje su potpisane u Bruxellesu 29. XI 1969.

1. Prva od njih, Međunarodna konvencija o intervenciji na otvorenom moru u slučaju nezgode, koja dovodi ili može dovesti do zagađenja hidrokarburima, odnosi se na materiju međunarodnopravnog značaja. Ona u jednom pitanju, naime u pravu intervencije na brodu tuđe zastave na otvorenome moru u slučaju nezgode /uslijed koje može doći ili dolazi do zagađenja hidrokarburima/, upotpunjuje Konvenciju o otvorenome moru /Ženeva 1958/. Nova konvencija, pripremljena u Pravnom odboru IMCO-a i na znanstvenom temelju