

Na odnose iz tegljenja, pa i onog lučkog u smislu odredaba čl.103, imaju se primijeniti odredbe poglavlja ZUIPB o tegljenju. U smislu čl.108. "izvodjenje određenog pokreta", podrazumijeva se ne samo tegljenje iz jedne luke u drugu, nego vršenje bilo kog pokreta broda u luci ili izvan luke, pa je odredbama ZUIPB obuhvaćeno i lučko tegljenje, te se na odnose iz spornog slučaja imaju primijeniti odredbe ZUIPB.

S obzirom na izloženo kao i na specifičnu okolnost spornog slučaja, prvostepeni će sud u skladu odredaba čl. 108.cit. zakona utvrditi da li i u kojoj mjeri postoji odgovornost za nastalu štetu prvo i drugotuženog. Po potrebi, sud će putem vještačenja utvrditi koliko je bilo djelovanja vjetrova na zanošenje tegljene dizalice, te da li je potrebnim manevrom, s obzirom na date okolnosti, zapovjednik tegljača primjenom dužne pažnje mogao izbjeći udar, odnosno naslanjanje tegljene dizalice na šip tužitelja. Tek nakon toga bit će u mogućnosti donijeti pravilnu odluku.

V.V.

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

APELACIONI SUD, Paris

Presuda od 23.VI 1976.

Cie Ove Skou c/a Cie La Concorde et
Union financière pour l'Europe et
l'Afrique

Prijevoz stvari morem - Odgovornost broдача i naručitelja prijevoza prema primaocu - Sporazumno produženje zastarnog roka - Obveznost klauzula ugovora o prijevozu prema trećem zakonitom imaocu teretnice - Trećem zakonitom imaocu teretnice odgovara broдар, a ne naručitelj prijevoza ako je teretnicu potpisao zapovjednik broда a u kojoj je naveden broдар a ne naručitelj prijevoza - Ne protivi se javnom poretку klauzula stranaka s kojom ove, nakon nastanka štete, sporazumno ugovaraju produženja zastarnog roka - Zastarni rok se produžuje za onoliko vremena za koliko se dužnik obvezao vjerovniku da neće podići prigovor isteka zastare - Prema trećem zakonitom imaocu teretnice ne vrijede klauzule ugovora o prijevozu - Paramount

klauzula teretnice, pa makar bila unaprijed odštampana, ima prednost i pred naknadno unesenom klauzulom koja se poziva na uvjete ugovora o prijevozu

Brodar je s naručiteljem prijevoza zaključio bro-darski ugovor na putovanje za prijevoz 3.850 vreća kakaoa iz Abidjana u Filadelfiju. Ugovor je zaključen na formularu čarter-partije GENCON, u kojemu je, među os-talim, bila navedena klauzula prema kojoj je brodar bio odgovoran trećem zakonitom imaocu teretnice za slabo sla-ganje tereta, dok je za štete prouzročene ukrcajem odgo-voran naručitelj. Na prvoj strani teretnice bila je pisa-ćim strojem unesena klauzula koja se u pogledu uvjeta pozivala na čarter-partiju. Pored toga na poledjini te-retnice je, među ostalim odštampanim klauzulama, nave-dena i tzv. Paramount klauzula, tj. ona koja se u pogledu brodarove odgovornosti pozivala na primjenu propisa Kon-venције o teretnici od 1924.

Na odredištu je utvrđeno da je jedan dio tereta oštećen vlagom. Osiguratelji su osiguranicima nadoknadi-li štetu, pa tuže brodara, naručitelja prijevoza i zapo-vjednika broda da im nadoknade isplaćenu osigurninu.

Prvostepeni sud je odbio tužbeni zahtjev prema na-ručitelju i zapovjedniku, a brodara u cijelosti obvezao u smislu tužiteljevog zahtjeva.

Brodar se žali protiv ove presude iz slijedećih bitnih razloga:

U prvom redu ističe prigovor zastare, jer da je tužba podnesena nakon isteka roka od godine dana od dana predaje tereta primaocu. Nadalje se poziva na gore nave-dene klauzule čarter-partije, koje odgovornost za naknadu štete prebacuju na naručitelja prijevoza, a koje klauzule obvezuju i samog primaoca, jer se teretnica poziva na njih.

Drugostepeni sud je potvrdio presudu prvostepenog suda. Njegovi bitni razlozi su slijedeći:

Ne prihvaća prigovor zastare. Točno je da je tužba podnesena nakon isteka roka od godine dana nakon što je teret predan primaocu. Međutim, utvrđuje sud, stranke su, nakon nastanka štete koja je predmet ovog spora, spo-razumno produžile zastarni rok iz razloga što postoji mogućnost mirnog rješenja spora. Tužba je podnesena u okviru tako produženog roka. Ne postoji nikakva odredba Konvencije o teretnici s kojom bi produženje zastarnog roka bilo zabranjeno.

Ocjenjujući vrijednost navedenih klauzula teretnice, sud zaključuje da za trećeg zakonitog imaoa teretnice klauzule ugovora o prijevozu ne vrijede, premda se teretnica na njih poziva, jer on redovito nema dovoljno vremena da se s tim klauzulama upozna prilikom preuzimanja teretnice. Između klauzule koja se poziva na uvjete ugovora i one na temelju koje se primjenjuje Konvencija o teretnici, ovoj zadnjoj sud daje prednost jer su norme ove konvencije kogentne.

Prema trećem zakonitom imaoa teretnice odgovoran je brodar koji je ujedno i vozar. Naručitelj prijevoza to nije, jer nije naveden u teretnici, a zapovjednik broda je pod tom pretpostavkom svojim potpisom obvezao samog brodara a ne naručitelja.

Kako brodar nije iznio nikakav razlog koji bi ga oslobodio odgovornosti, to je obvezan i da je nadoknadi. Zapovjednik nije odgovoran jer za štetu nije osobno kriv.

(DMF 1977, str.87)

B.J.

Bilješka.- U gornjoj presudi sudovi su zauzeli nekoliko stajališta za koja se može reći da su načelnog karaktera i izvan primjene francuskog prava. Tako:

a) Odgovornost brodara i naručitelja prijevoza prema trećem zakonitom imaoa teretnice. Iz obrazloženja presude slijedi da bi naručitelj primaocu bio odgovoran da je zapovjednik broda teretnicu potpisao u njegovo ime. Ostaje otvoreno pitanje da li bi, pod tom pretpostavkom, pored naručitelja bio odgovoran i sam brodar. U našem pravu ovaj je problem riješen drukčije. Naš zakon uopće ne normira odgovornost naručitelja prijevoza prema primaocu. Čini uvijek odgovornim brodara. To ne znači da i naručitelj neće biti primaocu odgovoran. Međutim, ta se odgovornost može osnivati na njihovim međusobnim odnosima koji proizlaze iz ugovora o prijevozu. Ovamo prvenstveno dolazi u obzir ugovor o kupoprodaji. I u našem pravu postoji mogućnost da i sam naručitelj zaključi ugovor o prijevozu. Po našoj pravnoj terminologiji u tim se slučajevima govori o ugovoru o potprijevozu. U okviru tog ugovora naručitelj prema trećemu nastupa kao brodar i odgovara u okviru i prema uvjetima zaključenog posla. Međutim, pored naručiteljeve odgovornosti odgovoran je trećemu i sam brodar, tako da naručitelj ima pravo birati koga će od njih tužiti. Brodaru koji je na ovaj način primaocu nadoknadio štetu, postoji pravo regresa prema naručitelju ako za to postoje u zakonu predviđene pretpostavke.

b) Primjenjivost klauzula ugovora o prijevozu prema trećem zakonitom imaccu teretnice, kada se teretnica izričito poziva na te klauzule. Sudovi su stali na stajalište da te klauzule ne obvezuju trećega. Razlozi navedeni u obrazloženju nisu lišeni svakog temelja. Međutim, čini se da se prestrogo primjenjuju. Naše pravo te razloge donekle ublažuje, vodeći računa s jedne strane o dobroj vjeri trećeg zakonitog imacca teretnice, a s druge o njegovoj dužnosti da postupa kao uredan privrednik. Polazeći s tih pozicija, čini razliku da li se teretnica - kao što je to u gornjoj presudi slučaj, općenito poziva na uvjete ugovora, ili se to pozivanje odnosi na pojedini konkretni odnos, kao npr. na vozarinu, troškove ukrcaja, itd. Ako se teretnica općenito poziva na uvjete ugovora njenog zakonitog imacca obvezuju samo oni uvjeti ugovora koji su uobičajeni za odnosnu vrstu prijevoza. U ovim se slučajevima može raditi o povredi dobre vjere, jer jedan privrednik mora znati koji su uvjeti odnosnog posla uobičajeni, i ima pravo pretpostavljati da su stranke zaključile ugovor pod tim uvjetima. Ukoliko se, naprotiv, teretnica poziva na pojedini uvjet, tada njenog imacca obvezuje odnosna klauzula, bez obzira da li je uobičajena, jer je bio na nju posebno upozoren, koje mu je upozorenje nametalo dužnost da klauzulu prouči, pa se ne može govoriti da je povrijeđena njegova dobra vjera.

c) Odnos između samih klauzula teretnice. Opće je poznato i usvojeno pravilo tumačenja klauzula ugovora i sličnih isprava, da naknadno upisane ili otiskane klauzule formulara imaju prednost pred unaprijed odštampanim, jer se potpuno logično smatra da ove zadnje predstavljaju pravu volju stranaka. Sud u gornjoj presudi nije primijenio ovo pravilo tumačenja, jer je priznao prednost unaprijed odštampanoj klauzuli pred naknadno otiskanoj. Čini nam se da je to stajalište neprihvatljivo. Paramount klauzula može imati prednost u primjeni iz sasvim drugog razloga, naime kada postoji obvezna primjena propisa odnosno načela Konvencije o teretnici, kao što je to upravo slučaj u našem pravu. Međutim, u tim slučajevima ta je klauzula potpuno nepotrebna jer su sudovi i bez nje dužni primijeniti navedenu konvenciju. Ukoliko, naprotiv, primjena konvencije nije obvezna, treba prvenstveno opservirati volju stranaka, koja upravo dolazi do izražaja u naknadno dodatim klauzulama teretnice. Ovo vrijedi i za obveznu primjenu internog prava.

d) Mogućnost produženja zastarnog roka. Danas se ta mogućnost sve to više priznaje s obzirom da su jednogodišnji rokovi zaista prekratki i da stranke prisiljavaju na tužbu i protiv njihove volje, posebno ako postoji

realna mogućnost mirnog rješenja spora. Naš novi Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi dozvoljava strankama da nakon nastanka štete pismeno produže zastarni rok. Koliko će se pismenom formom priznavati razmjena pisama, stvar je judikature. Nama izgleda da bi trebalo priznavati. U vezi s ovim navodimo obrazloženje suda s kojim je priznao valjanost produženja zastarnog roka koji u francuskom pravu nije izričito priznat. U Konvenciji o teretnici navedeno je da se razlozi obustave i prekida zastare produljuju prema propisima države suda. Premda to u presudi nije izričito navedeno, ipak iz njenog sadržaja slijedi da se sud uhvatio za ovaj propis i stao na stajalište da tužitelj nije mogao uložiti tužbu dok ne protekne vrijeme ugovoreno za pokušaj nagodbe. Ovo stajalište, premda mu se sa striktno primjene prava može prigovoriti jer sporazumom stranaka da do određenog datuma neće podići tužbeni zahtjev ne prijeći tužitelja da taj zahtjev podigne, ipak zaslužuje pažnju i mislimo da bi drukčije postupanje bilo protivno poštenju i savjesti u prometu. Iz toga se može izvesti zaključak, kao što to čini i gornja presuda, da vrijeme zastare do ugovorenog datuma ne teče.

B.J.

APELACIONI SUD, Poitiers

Presuda od 23.VI 1976.

Claude Richard c/a Francis Michel

Sudar pomorskih brodova - Brod koji ulazi u luku odnosno kanal mora voziti toliko umjerenom brzinom da može izbjeći svaku opasnost koja mu se ispriječi na putu - Nije za sudar kriv brod usidren pred lukom, premda nema istaknuta svjetla, ako ta svjetla ne mora imati istaknuta - I prema ovom brodu za sudar je kriv brod koji ga je udario, ako je vidljivost bila takva da se usidreni brod mogao opaziti na vrijeme i bez istaknutih svjetala

Pred ulazom u luku Sables d'Olonne bila je usidrena jedna jahta. Noću, prilikom ulaska u luku, u jahtu je udario jedan brod. U sporu o naknadi štete koju je u sudaru pretrpjela jahta, tuženi - brodovlasnik i zapovjednik broda koji je udario u jahtu, branio se da jahta nije imala istaknuta propisana svjetla, koja okolnost mu je priječila da je opazi.

Prvostepeni i drugostepeni sud su proglasili tuženoga odgovornim i obvezali ga u smislu tužbenog zahtjeva iz slijedećih bitnih razloga: