

u "Lyrma" br.2, a pogotovo ne njegovo obrazloženje. Zanimljivo je da precedenta koji bi davao jasan odgovor na ovo pitanje u engleskoj pomorskoj judikaturi nema, a da i stav doktrine nije odlučan. Slična je situacija i u američkoj doktrini (v. Robinson, Handbook of Admiralty Law in the United States, str.430) na temelju dosta kolebljive judikature. Za englesko pravo će apelaciono rješenje u ovom slučaju biti tim više putokaz za budućnost, ukoliko se V.Britanija ne odluči na ratifikaciju Konvencije od 1967, sa čime bi i ovo pitanje bilo riješeno. Naime, rješenje Konvencije, koje smo gore naveli, je logično i odgovara ekonomskim motivima na kojima je zasnovan institut privilegija na brodu.

E.P.

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 22.III 1977.

S.C.A.C. Manutention
c/a Poulain

Stojnice - Ako zbog više sile koja prijeći dolazak broda u ugovoreni dio luke, a koja je sila postojala prije negoli je brod stigao u luku odredišta, stojnice počinju teći danom dolaska broda u ugovoreni dio luke - Medjutim ako je primalac bez prigovora prihvatio teret u dio luke u koji je brod stigao, stojnice se počinju računati danom dolaska broda u odnosni dio luke

Jedan francuski izvoznik brašna je zaključio ugovor o prijevozu 272.160 kg brašna iz Pariza u Rouen. U ugovoru o prijevozu je, medju ostalim, bilo navedeno da će se teret u navedenoj luci prekrcati u pomorski brod koji primalac stavlja na raspolaganje. Budući da luka Rouen ima dva dijela - pomorski i riječni - stranke su ugovorile da će riječni brod morati doći u pomorski dio luke gdje će teret biti prekrčan u pomorski brod radi daljnjeg prijevoza brašna morem. Riječni brod, medjutim, nije mogao doći u pomorski dio luke jer su štrajkaši riječne plovidbe zapriječili put baražiranjem rijeke. Brod je u riječni dio luke stigao 16.V 1973. Budući da nije bilo izgleda da će štrajk u dogledno vrijeme prestati, primalac tereta je preuzeo brašno u riječnom dijelu luke. Pomorski brod je stigao u luku 1.VI 1973. Primalac je svojim pismom od 5.VI riječnom brodaru uputio protest navodeći da se teret na njegov brod morao početi ukrcavati od 1.VI, tj. od dana dolaska broda u po-

morski dio luke. Riječni brodar odgovara da mu zbog više sile nije bilo moguće ući u pomorski dio luke, i pored toga smatra da ima pravo na prekostojnice, jer mu je brod došao u luku 16.V, dakle prije dolaska pomorskog broda. Prekrcaj tereta je završen 18.VI u 8 sati i 25 minuta. Nakon završenog prekrcaja pomorski brodar je u riječnom tovarnom listu unio opasku "primalac priznaje da je riječni brod stigao u riječni dio luke Rouen 16.V 1973. u 8 sati i 30 minuta a da je prekrcaj završen 18.VI u 8 sati i 25 minuta."

Medju strankama je nastao spor u tome da li su za riječni brod nastale prekostojnice. Sporno je vrijeme od 16.V 1973, tj. od dana završetka toka stojnica, pa do 18.VI kada je teret bio iskrčan iz riječnog broda.

Prvostepeni sud je zaključio da riječni brodar ima pravo na utužene prekostojnice, jer da je primalac iskrcavao teret dok se riječni brod nalazio na najbližem mjestu do kojega je morao doći prema ugovoru o prijevozu, a da u tovarnom listu nije stavio opasku da brod nije dovršio ugovoreno putovanje.

Drugostepeni sud je potvrdio presudu prvostepenog suda iz slijedećih bitnih razloga:

Žalitelj, primalac tereta, u svojoj žalbi navodi da je prema ugovoru stranaka riječni brod morao stići u pomorski dio luke Rouen, i da činjenica više sile koja je priječila riječnog broдача da stigne na ugovoreno odredište nije mogla izmijeniti ovu ugovornu odredbu, pa prema tome ni stojnice ne mogu početi teći danom dolaska broda u riječni dio odredišne luke.

Apelacioni sud smatra da je ovo žaliteljevo stajalište točno, jer da stojnice zaista ne mogu početi teći prije negoli brod stigne u luku odredišta. U konkretnom slučaju posljedice više sile moraju pasti na riječnog broдача, jer je ona postojala prije dolaska broda u odredišnu luku. Baraža je, naime, bila postavljena 15.V 1973.

Unatoč tome sud je zauzeo stajalište da je presuda prvostepenog suda pravilna. Za rješenje ovog spora sud ocijenjuje bitnom okolnost da je primalac u tovarnom listu bez rezerve unio dan stizanja broda u riječni dio luke i dan završetka iskrcaja. Iz toga sud zaključuje da se primalac odrekao svog prava da traži da mu brod stigne u pomorski dio luke Rouen, i da prema tome moraju za

računanje toka stojnica doći do primjene lučki običaji. Prema tim običajima stojnice počinju teći danom dolaska broda u riječni dio luke.

(DMF 1978, str.340)

B.J.

Bilješka.- Prema našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi za rješenje ovog spora teoretski je odlučna okolnost da se pomorski i riječni dio luke Rouen smatraju u geografskom pogledu jednom ili dvjema lukama. Ako se radi o dvjema lukama, dolazi do primjene propis člana 464. u vezi s članom 530. Prema tom propisu, ako brod ne može ući u luku zbog toga jer naručitelju ne odgovara ima pravo odrediti prvu prikladnu luku do koje brod može sigurno pristati. Ukoliko to ne učini, zapovjednik je dužan tražiti upute osobe ovlaštene na raspolaganje teretom i po tim uputama postupiti u granicama razumne mogućnosti (čl.524). U ovom slučaju je primalac sam preuzimanjem tereta odredio postupak. Unatoč tome postavlja se pitanje o tome od kojega dana se moraju računati stojnice. Čini nam se da bi bilo pravilno stajalište da se one počinju računati od dana od kojega je primalac u razumnom roku nakon što je obaviješten o dolasku broda, mogao započeti s iskrcajem tereta. Ukoliko se pak luka smatra kao jedna jedinstvena cjelina, tada dolazi do primjene odredba člana 466, prema kojoj zapovjednik broda ima pravo i dužnost prići što bliže mjestu do kojega je morao doći, pa će se stojnice početi računati kao da je brod stigao u ugovoreni dio luke.

Inače nam se čini da je previše formalno stajalište suda zauzeto u gornjoj presudi prema kojemu svoju odluku zasniva na činjenici da primalac u tovarni list nije stavio nikakvu ogradu. Po našem mišljenju odnosnom opaskom samo je konstatirano stvarno stanje, bez noviranja uvjeta ugovora o prijevozu.

B.J.