

B/ Odluke stranih sudova i arbitraža

KUĆA LORDOVA /House of Lords/

Presuda od 2.VI 1960.

Agrimpex, Madjarsko trgovačko društvo za poljoprivredne proizvode o/a Sociedad Financiera de Bienes Raices, S.A.

Dolazak broda u luku - Dužnost naručitelja da stavi teret na raspolaganje, ako je to preduvjet da brod prispije u luku

Tužitelj Agrimpex kupio je od švicarske tvrtke određenu količinu žita pod uvjetom kupoprodaja FOB, koju je imao u Rosariu i u Buenos Airesu krcati argentinski izvoznik. Zbog toga je Agrimpex 27.VIII 1954. sklopio u Hamburgu ugovor o prijevozu 27.000 tona žita iz argentinskih luka s tuženim dioničkim društvom panamskim brodarom kao vlasnikom broda Aello, koji je vijao kostarikansku zastavu. Brod je najprije izvršio ukrcaj tereta u Rosariu, a onda je stigao 12.X 1954. na sidrište Buenos Airesa, 22 milje od luke u kojoj se krcanje žita imalo obaviti. Na temelju odredbe lučkog organa luke Buenos Aires od 1.IX 1954., brodovi namijenjeni krcanju žita nisu mogli pristajati uz obalu, ni ulaziti u dio luke u kojem se krcanje žita obavlja, dok nisu imali dokumenat iz kojega proizlazi da im je žito za krcanje spremno, jer je došlo do zastoja krcanja radi pomanjkanja žita određenog za ukrcaj. Brod je dobio od krcatelja taj dokumenat 29.X 1954., i isti dan poslije podne ušao je u luku, gdje je završio krcanje 6.XI 1954. Tom prilikom je brodar zatražio od naručitelja da mu plati 1.887 funti i 10 šilinga naline prekostojnice, računajući početak toka stojnica od 12.X 1954., tj. od dana dolaska broda na sidrište, jer mu inače nije htio izdati teretnicu. Tužitelj je uz protest isplatio zatraženu svotu.

Na temelju tih činjenica, tužitelj je ustao tužbom protiv tužene, tražeći da mu plati isplaćene prekostojnice, i da mu još suviše plati i dispeč za uštedu u vremenu, računajući tok stojnica od 29.X 1954. (tj. od dana dolaska broda u luku), i to u iznosu od 1.064 funte, 4 šilinga, i 4 centa. Tuženik se usprotivio tužbenom zahtjevu, i podjednako ustao protutužbom da mu tužitelj mora zbog povrede ugovora naknaditi štetu, točno u jednakom iznosu tužbenog zahtjeva tužitelja (uz odbitak iznosa za vrijeme potrebno da se sa sidrišta dodje u luku).

Medju strankama je bilo nesporno da je tužitelj naručitelj učinio sve što je mogao da na vrijeme dodje do tereta. Sporno

je bilo, da li dolazak na sidrište Buenos Airesa kod lučke zaključnice ("port charter-party") znači da je brod stigao ("arrived ship"), a ako nije stigao, da li je naručilatelj povrijedio ugovor time što nije imao teret spreman za krcanje.

Prvostepeni i apelacioni sud udovoljili su tužbi i protutužbi. Usljed toga su obe stranke podnijele pravne lijekove na Kuću Lordova, koja je također odbila pravne lijekove, iako su članovi vijeća glasali različito (2 za brođarev pravni lijek, 1 za udovoljenje tužiteljevom pravnom lijeku uz odbijanje pravnog lijeka tuženika, i konačno 2 za odbijanje svih pravnih lijekova).

Većina vijeća stajala je na stajalištu da dolazak broda na sidrište Buenos Airesa nije bio dovoljan da se smatra da je brod stigao u luku, jer je za to potrebno da brod udje u komercijalno područje luke, a za definiciju tog područja pozivali su se na ovu rečenicu suca Parkera u drugostepenoj presudi: "Komercijalnim područjem smatra se dio luke u kojem brod može biti krcan, ako ima raspoložive obale (berth), a ne može biti krcan ako nema raspoložive obale (berth)". Osim toga je nakon odluke od 1. IX 1954. trebalo i da dobije odobrenje za to da pristane uz obalu, i da pristupi krcanju žita za koje je utvrđeno da se nikada nije krcalo na sidrištu. Neodlučno je bilo i za ove članove vijeća da li je brod imao ili nije imao redarstveno odobrenje za saobraćaj s kopnom, jer se radilo o pukoj formalnosti, obzirom na to da je sve potrebne preduvjete za slobodan saobraćaj već ispunio prilikom ulaska u argentinsku luku Rosario.

Manjina u vijeću smatrala je da je brod - obzirom na to da se i sidrište Buenos Airesa nalazi u okviru upravnog pojma luke Buenos Aires, i što se mnogi tereti tamo i krcaju i iskrcavaju (opasni tereti, ulja, svi tereti ako treba smanjiti gaz broda, ili ako kod ukrcaja gaz broda ne dozvoljava da se krci uz obalu) - stigao već na dan 12. X 1954., pa su stoga predlagali da se tužba odbije. I većina i manjina je polazila od presude apelacionog suda u slučaju Leonis Steamship Company, Ltd. v. Rank Ltd. iz 1908., ali se nisu slagali u tumačenju riječi vezanih u toj presudi, a manjina je upućivala na to da pojam "komercijalno područje" ("commercial area") kod luke nema određenog sadržaja, i da je čista pravosudna konstrukcija, jer te riječi nema ni u zaključnicama, ni u poslovnom dopisivanju, a ni u ugovoru pomorskih krugova. Osim toga smatrali su da upotreba tog pojma i konsekvencije iz njega brišu razlike između lučkih ("port") i obalnih ("berth") zaključnica.

Prema stajalištu većine vijeća brod nije stigao u luku Buenos Aires 12.X nego tek 29.X 1954. pa je brodar neopravdano naplatio prekostojnice, pa ga treba osuditi da ih vrati, a i da plati ugovoreni dispeč. Medjutim sada je trebalo odlučiti o protutužbi, pa je vijeće većinom od 4 glasa usvojilo zahtjev protutužbe, tj. da tužitelj mora tuženomu vratiti sve ono što od njega prima na temelju uspjeha tužbe, i to iz razloga što je povrijedio ugovor, time što na vrijeme nije imao spreman teret, i što je tako spriječio da brod stigne (tj. da bude "arrived ship").

Glede dužnosti naručitelja da stavi na raspolaganje teret, da bi brod mogao ući u luku i postati "brod koji je stigao", članovi vijeća su se pozivali na presudu Kuće Lordova u predmetu Ardan Steamship Company, Ltd. c/a Andrew Weir & Co iz 1905., a prema kojoj je naručitelj bio odgovoran za to što radi pomanjkanja ugljena brod (ugovoren obalnom zaključnicom) nije mogao pristati uz obalu, iako je naručitelj bio sve poduzeo što je razumno mogao, da dodje do tereta. Nesporna apsolutna dužnost naručitelja je da stavi teret na raspolaganje brodu koji je stigao; prema tome postojala je i kod broda koji nije mogao doći u položaj stignulog broda da nema tereta. Jedan sudac je naprotiv smatrao da tome nije tako, jer da nema razloga da se jednaka dužnost nametne naručitelju prije no što je brod stigao, a kod toga je naglašavao da se u konkretnom slučaju radilo o državnom monopolističkom poduzeću prema kojemu je naručitelj nemoćan, i da je obim strankama bilo poznato da se radi o takvom poduzeću i da su prema tome obe stranke mogle očekivati da će doći do odlaganja u krcanju, a da će u budućnosti biti sve više takvih slučajeva. Medjutim većina je stala na stajalište da samo okolnosti, koje su stranke prilikom sklapanja ugovora imale izrično pred očima, mogu utjecati na ocjenjivanje da li nije naručitelj oslobođen strogosti svoje dužnosti da stavi teret na raspolaganje.

/LLIR 1960, str.623-668/

E.P.

Bilješka.— Ova će presuda, u vezi s onim presudama na koje se ona poziva, u budućnosti biti mjerodavna, vjerojatno i preko opsega primjene engleskog prava, za prosudjivanje pitanja kad se ima smatrati da je brod stigao kod lučkih zaključnica. Ona pokazuje od kolike je važnosti jasno ugovaranje razdiobe rizika za kašnjenja ukrcaja. Spor je vodjen kao principijelni spor, jer iznos tužbenog i protutužbenog zahtjeva ne bi sami po sebi oprav-

davali stavljanje u pokret čitavog istančanog pravosudnog niza engleskog pravosuđa (sama rasprava pred Kućom Lordova je trajala 8 dana, a presuda je izrečena tri mjeseca kasnije). U stvari i tužitelj (naručilac) i tuženi (brodar) uspjeli su sa svojim zahtjevima, ali je rezultat toga da je tužitelj morao tuženom platiti prekostojnice. Troškovi nisu dosudjeni, jer su stranke bitno s jednakim zahtjevima uspjele.

Vijeće je naglašavalo potrebu oštrog razlikovanja lučkih zaključnica ("port charter-party") i obalnih zaključnica ("berth charter-party"). Prema lučkoj zaključnici dovoljno je da brod stigne u luku u određenom vremenu, a prema obalnoj zaključnici potrebno je da brod pristane uz obalu i preda pismo spremnosti. Da li se radi o lučkoj, odnosno o obalnoj zaključnici, proizlazi iz izraza koji su upotrebljeni u formularu zaključnice.

E.P.

ENGLESKI TRGOVAČKI SUD /Queen's Bench Division/

Presuda od 1. IV 1960.

Reinhart Company c/a Joshua Hoyle & Sons, Ltd.

Kupoprodaja pamuka pod uvjetima C&F - Izmijenjena CIF forma koja se upotrebljava u C&F ugovoru - Značenje klauzule "u slučaju da pamuk dodje u....., a bude oštećen u zemlji porijekla, prodavalac će isplatiti kupcu svaki gubitak koji nije obuhvaćen osiguranjem" - Značenje izraza "u i od" te "izgubljeno ili ne" - Kupac mora osigurati robu i za štete koje nastanu prije ukrcanja na brod

Kupoprodajnim ugovorom C&F, koji je sklopljen u izmijenjenoj formi CIF tipskog ugovora Liverpool Cotton Association Ltd., prodavalac Reinhart Company prodao je kupcu Joshua Hoyle & Sons, Ltd., 300 bala pamuka, koji se morao otpremiti iz meksičkih luka do Liverpoola u partijama od 50 bala mjesečno.

U točki 8 ugovora predviđeno je da će, u slučaju da pamuk stigne u Veliku Britaniju, a bude oštećen u zemlji porijekla - ukoliko ne dodje do sporazuma stranaka o naknadi štete - Lloydov stručnjak utvrditi štetu, te će prodavalac naknaditi kupcu svaki gubitak koji nije obuhvaćen osiguranjem.