

odluci složili, te je spor predan u nadležnost nadarbitru. Nadarbitar je riješio spor u korist kupca, te je obavezao prodavaoca na naknadu štete u visini od 7718 funti. Drugostepena arbitraža potvrdila je odluku nadarbitra, i uputila slučaj trgovačkom sudu kao posebno pitanje. Sud je utvrdio da postoji odgovornost prodavaoca prema kupcu, i složio se s odlukom nadarbitra o visini naknade štete iz slijedećih razloga:

Utvrđeno je da je nakon sklapanja ugovora, koji je između ostalog sadržavao i klauzulu o raskidu u slučaju zabrane izvoza od strane državnih organa, takva zabrana stvarno i donesena. Međutim to nije bila apsolutna zabrana, već samo uvjetna. Zabranjen je naime izvoz određene robe iz Egipta bez posebne dozvole, koju na molbu stranke može izdati Ministarstvo privrede. Prodavalac nije međutim takvu dozvolu ni tražio, tvrdeći da je nebi bio ni dobio. To stajalište sud nije prihvatio, smatrajući da prodavalac u izvršenju svojih obveza iz ugovora nije postupio s dužnom pažnjom, jer nije tražio izvoznu dozvolu. Također prodavalac nije uspio s dokazom da bi u slučaju eventualnog traženja dozvole bio sigurno odbijen.

/LLLR 1960, str.509-515/

V.F.

ENGLJSKI TRGOVAČKI SUD /Queen's Bench Division/

Presuda od 20.XII 1960.

Cockertonc/a Naviera Aznar S.A.

Valjanost klauzule o neodgovornosti za prijevoz putnika

Četiri putnika (dva bračna para) tužili su vozara, na čijem su brodu putovali na Kanarske otoke i natrag, radi naknade štete zbog povreda, koje su pretrpjeli uslijed toga što namještaj u brodskom salonu nije bi ispravno pričvršćen, pa se zajedno s njima valjao s jedne strane na drugu za vrijeme plovidbe u Biskajskom zaljevu. Sudac Streetfeild utvrdio je da je do ugovora o prijevozu došlo tek izdavanjem putne karte (dakle ne već na temelju prethodne korespondencije), zatim da nije bilo potrebno da vozar posebno obrati pažnju protustranke na klauzule o neodgovornosti, budući da su te općenito uobičajene, nadalje da oglašavanje putovanja, doduše, može značiti stvaranje uvjerenja da je brod sposoban za plovidbu kao brod, no ne i da je u svakom pogledu bezprijekoran, i konačno da neispravnost učvršćenja pokućstva u salonu nije takva

povreda ugovora od koje se bez povrede biti posla ne bi mogla ugovoriti neodgovornost. Uslijed toga je odbijen tužbeni zahtjev jer brodar radi ugovorene neodgovornosti za štetu konkretnog porijekla nije odgovoran. Prvostepeni sudac se u obrazloženju izričito pozvao na votum Viscounta Halsdane-a u sporu Hood v. Anchor Line/Henderson Brothers/Ltd. iz 1918., prema kojemu vozar odgovara neograničeno prema putniku prema općem pravu, ali može (barem kod putovanja kod kojih se ne kupuju karte za kratke relacije na automatu) ugovoriti svoju ograničenu odgovornost, ili i neodgovornost s klauzulama koje su tako odštampane da ih putnik može vidjeti (sam snosi rizik, ako to ne učini). U presudi iz 1918. primljena je klauzula ograničenja odgovornosti vozara na 10 funti, a u konkretnoj presudi se klauzulom neodgovornosti ugovara za sve povrede ili bolesti putnika, koje bi mogle biti prouzročene krivnjom namještenika broдача ili broда, a isključuje se i odgovornost za sposobnost plovidbe broда, ili ispravnost brodske opreme, hrane, pića, lijekova, ili bilo kakvih drugih predmeta, i to bez obzira na zakonska ili druga jamstva koja bi broдар morao snositi.

/LLIR 1960, str.450-466/

E.P.

Bilješka.- Ova presuda je u skladu s općim stajalištem engleske judikature, naime načelno neograničene odgovornosti za prijevoz putnika (po osobi), ali i slobode ugovaranja takve neodgovornosti koja ipak ne ispražnjuje ugovor od njegovog bitnog sadržaja. U konkretnom slučaju, međjutim, kod turističkog putovanja sud je smatrao da upotreba salona nije bitni sadržaj takvog ugovora, i da prema klauzuli o neodgovornosti može doći do primjene kad se radi samo o neispravnosti odnosno opreme. Zanimljivo je da li će ova presuda, ukoliko dodje do drugog stepena, ostati, tj. da li će drugostepeni sud ostati kod svog stajališta iz 1918.

E.P.