

Bilješka.- "Common law" je nepisano običajno pravo, nastalo u Engleskoj /ne u Škotskoj/, koje u načelu sudovi primjenjuju i tumače. Medjutim kako su precedenti /tj. rješidbe viših sudova/ obavezni za niže sudove dotle dok viši sud ne promijeni stajalište, stvarno je danas "Common law" pravo utvrđeno sudskim rješidbama, ali metodički rješidbe polaze putem tumačenja, a ne stvaranja "Common law"-a. /Drukčiji je u prošlosti bio položaj suda u "Equity"./ Zakonsko pravo /"Statutory law"/ ima prednost pred "Common law", i to bilo da zakon ima interpretativni /kada naime utvrđuje postojeće pravo i nema namjere da mijenja pravila C.l./ ili pak kreativni karakter. Pomorsko pravo je izvan C.l., jer se uzima da se kod pomorskog prava radi o primjeni općeg, univerzalnog pomorskog prava, kako se ono shvaća u odnosnim sudovima. To stajalište dopustilo je da se pomorsko pravo sačuva od izravnog podvrgavanja pravilima C.l., a to opet u značajnoj mjeri dopušta i državama C.I. pravnog sistema sudjelovanje u međunarodnoj unifikaciji pomorskog prava. C.l. je osnova ne samo engleskog prava nego i američkog, i prava niza država Commonwealtha, tako da se po svojoj rasprostranjenosti može sistem C.l. mjeriti sa sistemom pisanog prava na temelju rimskog prava. Gornja rješidba pokazuje kako i u konkretnom slučaju, kod arbitražne presude, može doći do spora o tome da li nije povredjeno jedno od pravnih načela C.l., koje je i arbitražni sud morao poštivati. Tek proučenje precedenta dopustilo bi strankama da unaprijed utvrde da li je to tako ili nije, ali radi se o analognom problemu, onome primjene prinudnih norma u sistemima pisanog prava.

E.P.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA

Presuda od 6.III 1961.

"Mission San Francisco" c/a "Elna II"

Sudar brodova - Brodar nema pravo ograničiti svoju odgovornost, ako prije početka putovanja nije uložio dužnu pažnju da osposobi brod za plovidbu

Američki tanker "Mission San Francisco" i liberijski teretni brod "Elna II" sudarili su se prilikom mimoilaženja u kanalu rijeke Delaware SAD. Američki tanker eksplodirao je i potonuo prilikom sudara, dok je liberijski brod teže oštećen. U sporu koji je nastao medju strankama o naknadi štete, prvostepeni sud je utvrdio odgovornost obaju brodova za sudar i obavezao ih, primjenjujući američko pravo, na naknadu sveukupne štete na jednake dijelove. Protiv te presude obje su stranke uložile žalbu. U žalbi navode da nisu krive za sudar i podredno se pozivaju na svoje pravo da ograniče svoju odgovornost. Apelacioni sud je žalbe odbio i potvrdio presudu prvostepenog suda.

Što se tiče krivnje za sudar, utvrđeno je da je američki tanker neposredno prije sudara plovio velikom brzinom /17 Nm/ sredinom kanala, umjesto da se drži svoje desne strane. Liberijski brod je, doduše, plovio svojom desnom stranom, ali premda je već izdaleka vidio američki brod, nije davao pravilne signale za opasnost. Ustanovljeno je, doduše, da je dao signal, ali ne kako propisuju pravila. Po pravilima liberijski brod je trebao dati barem četiri kratka uzastopna zvižduka. Prema tome niti jedan od brodova ne može biti ekskulpiran odgovornosti.

U pogledu pitanja ograničenja odgovornosti, sud nije priznao američkom tankeru pravo da ograniči svoju odgovornost, jer nije nakon iskrcavanja tereta visokooktanskog benzina očistio svoje tankove na propisani način, tako da su oni sadržavali velike količine eksplozivnih plinova. Prema tome brodar nije primijenio dužnu pažnju prije početka putovanja, i zato nema prava na ograničenje svoje odgovornosti. Obratno pak to je pravo sud priznao liberijskom brodu, koji, doduše, nije imao dovoljan broj članova posade /po liberijskim propisima, ali ta činjenica nije bila od nikakvog utjecaja na sudar.

/LLLR 1961, str. 322-327/

V.F.

Bilješka.- Sud se nije u gornjoj presudi upuštao u ispitivanje omjera krivnje svakog pojedinog broda, jer mu to, s obzirom na američko pravo, nije bilo ni potrebno. Prema tome pravu, naime, brodovi koji su krivi za sudar snose sveukupnu štetu na jednake dijelove, za razliku od prava drugih zemelja, kod kojih je visina naknade štete u odnosu prema omjeru krivnje. Zanimljiv je stav američkog suca, koji je izjavio da američko pravilo, po kojem se u slučaju sudara šteta dijeli na jednake dijelove bez obzira na stepen krivnje, stavlja sud u mnogim slučajevima, pa tako i u navedenom, u vrlo nezavidan položaj, i da bi u ovom slučaju, da je mogao, obavezao na daleko manju naknadu štete.

U gornjoj presudi sud je zauzeo u pogledu mogućnosti ograničenja odgovornosti brodara četiri načelna stajališta:
a/ Ograničenje odgovornosti ne postoji, ako je šteta posljedica nesposobnosti broda za plovidbu prije početka putovanja, i to bez obzira da li je za tu nesposobnost brodar osobno kriv, ili su krivi njegovi ljudi; b/ Pojam sposobnosti broda za plovidbu kod tankera obuhvaća i činjenicu da je on oslobođen od plinova /degaziran/; c/ Načela navedena pod a/ i b/, koja su inače svojstvena za rješavanje odnosa među strankama koje su vezane ugovorom o prijevozu stvari, primjenjuju se i na vanugovorne odnose kao što je sudar; d/ Nesposobnost broda za plovidbu utječe - u pogledu prava na ograničenje odgovornosti - samo onda ako je ta nesposobnost u uzročnoj vezi sa sudarom.

Mislimo da su gornja stajališta suda od važnosti i za naše brodove, ukoliko dodju u sličan spor pred američkim sudom.

V.F.

APELACIONI SUD, Pariz

Rješenje od 21.I 1960.

Lloyds Bank Foreign c. Ste des Ciments
français, Lababedi i Goorgi.

Dokumentarni akreditiv - Nezavisnost ugovora o kupoprodaji od bankovnog dokumentarnog akreditiva

Na temelju kupoprodajnog ugovora francuskog izvoznika s engleskim trgovcem Lababedijem ugovoreno je bilo da će prodana roba biti prevezena teretnicom, radi koje u luci ukrcaja neće biti troškova za kupca, a da će ih naprotiv snositi u luci odredišta Lagos /vozarina "free out Lagos chartered terms net exclusive of harbour dues"/. Akreditiv, koji je kupac otvorio u korist prodavaoca preko Lloyds Bank of Manchester kod Lloyds Bank Foreign u Parizu, propisivao je međjutim, da teretnica mora biti izdana od jednog plovidbenog društva /"compagnie de navigation"/, dakle ne na temelju zaključnice /"charter-party"/ nego na temelju linijskih uvjeta, kako sud zaključuje. Kada je prodavalac predložio banci na honoriranje dokumenata, konstatacijo se da teretnica nije izdana od plovidbenog društva, ni pod linijskim uvjetima, nego s formulom koja je već spomenuta, a prema kojoj su nastajali za kupca novi troškovi u luci odredišta. Banka je zbog toga, jer teretnica nije odgovarala uvjetima akreditiva, odbila honoriranje dokumenata i zatražila je od prodavaoca garantno pismo, prema kojemu će joj on isplatiti svaki iznos koji bi ona morala kupcu platiti radi toga /ustalom prema zahtjevu koji je primila banka od kupca/. Doista je u luci odredišta na kupca pao trošak od 1962 funte i 10 šilinga, koje je banka nadoknadila kupcu, i ustala tužbom protiv prodavaoca da joj na temelju njegovog garantnog pisma nadoknadi tu svotu. Prodavalac je odbio isplatu i prigovorio da je on svom kupcu pribavio teretnicu koja je odgovarala njihovom međjusobnom ugovoru, a da uvjeti už koje je kupac vezao akreditiv nisu odgovarali ugovoru stranaka o kupoprodaji C & F. Za svaki slučaj ustao je sa svoje strane tužbom protiv kupca i posrednika koji su za kupca i za prodavaoca radili u tom poslu.

Prvostepeni trgovački sud u Parizu presudom od 14.I 1958. odbio je banku s njenom tužbom, jer da je teretnica koju je prezentirao prodavalac odgovarala kupoprodajnom ugovoru stranaka, a osudila je Lababedija da plati fr.50,000 prodavaocu kao naknadu za svoj šikanozni postupak. Međjutim sud nije našao da je bilo nepravilnih postupaka sa strane posrednika u ovom poslu.