

ENGLJSKI PRVOSTEPENI SUD

Trgovački odjel /Queen's Bench  
Division, Commercial Court/

Presuda od 19.XI 1965.

V/O Rasnoimport c/a Guthrie & Co.Ltd.

Prijevoz stvari morem - Teretnica izdana za neukrcani dio tereta - Agent koji je potpisao takvu teretnicu kao brodovlasnikov agent implicitno jamči da ima za to ovlaštenje - Tužitelj koji dokaže da je postupao na temelju utvrdjenja u teretnici da je 225 bala ukrcano, bit će ovlašten da utjera od tuženog agenta dokazanu štetu radi povrede jamstva da je ovlašteno djelovao - Jamstvo je bilo povrijeđeno, jer je agent imao ovlaštenje da potpiše teretnicu samo za 90 bala - Iz nespornih činjenica može se utvrditi da je tužitelj djelovao na temelju pretpostavke ovlaštenja - Kad bi tuženi imao ovlaštenje na potpis takve teretnice kakva je izdana, tužitelj bi mogao uspjeti sa zahtjevom prema brodovlasniku, pa kako zbog njegova postupka tužitelj ostaje bez pravnog sredstva protiv brodovlasnika, nastala mu je šteta - Prema činjenicama u ovom slučaju nije nastao estoppel iz čl.3. Zakona o teretnici od 1855. - Tužitelj nema zahtjeva iz čl.3. Zakona o teretnici prema tuženome

Stranke, tužitelj ovlašteni imalac teretnice po naredju /V/Rasnoimport, Moskva/ i tuženi agent broda /Guthrie & CO.Ltd, Port Swettenham/, utvrdile su nesporne činjenice: da je tuženi agent broda "Demodocus" u Port Swettenhamu u kritično vrijeme /ožujak 1956/, da je u ožujku 1956. tvrtka Harper Gilfillan & Co.Ltd. prodala tvrtki Kah Hin Rubber Co.Ltd. 225 bala gume fob Port Swettenham, i da je prodavalac povjerio 225 bala malajskim željeznicama radi prijevoza u Port Swettenham radi izručenja brodu, te da je teret stigao u lučku. Bale su trebale biti ukrcane putem maone, no zbog "go slow" pokreta željezničkog sindikata nije bilo raspoloživih brojača za brojenje ukrcaja u maone, pa zbog prevarnog sporazuma /"fraudulent conspiracy"/ dvaju službenika malajskih željeznica s nekim drugim osobama /od kojih nijedna nije bila u vezi s tuženim/ 135 bala nije bilo ukrcano, nego su ostale u željezničkim vagonima u lučkom području. Tuženi su, u skladu s uobičajenim postupcima brodskih agenata na Dalekom Istoku, pripremili časničku potvrdu /"Mate's Receipt"/ i nalog za ukrcaj /"Shipping Order"/ na temelju prodavačevih uputa; 90 bala je bilo ispravno ukrcano, a brojači jedne poznate tvrtke koju su za brodovlasnika angažirali tuženi, iako su imali razloga da sumnjaju u ispravnost brojke, potvrdili su ukrcaj 225 bala. Prvi časnik palube ispitao je časničku potvrdu /"Mate's Receipt"/ i nalog za ukrcaj /"Shipping Order"/ kao i brojački listić, pa je na

tom temelju potpisao časničku potvrdu /"Mate's Receipt"/ pri čemu nije bio nemaran, jer je običaj na Dalekom Istoku i na mnogim drugim stranama da se ta isprava potpisuje na temelju podataka brojačkih listića. Tuženi agent, pošteno vjerujući da je ukrcana sva količina od 225 bala, potpisao je i izdao prodavaocu teretnicu za prijevoz 225 bala za luku odredišta Liverpool, a ta teretnica je bila podvrgnuta propisima "Straits Settlement Carriage of Goods by Sea Ordinance, 1927." /koja je u to područje uvela Haška pravila/. Tuženi nisu bili nemarni potpisujući i izdajući teretnicu na temelju časničke potvrde /"Mate's Receipt"/ bez provjeravanja da li je teret ukrcan ili nije, jer je takav običaj na Dalekom Istoku, a i ne bi bilo praktično moguće da drukčije postupaju. Tuženi niti njihovi ljudi nisu nikada bili u posjedu 225 bala. Brod je otputovao 28. III 1956, a 135 bala je ostalo u lučkom području gdje su ih prisvojili spomenuti željeznički službenici. Tužitelji su naledjem stekli teretnicu i platili cijenu djelujući na temelju povjerenja u utvrđenje u teretnici da je 225 bala bilo ukrcano. Pri dolasku broda u Liverpool tužitelju je uručeno 88 bala, a iskrcaj je završen 1.V 1956. Tuženi je u kritično vrijeme imao ovlaštenje od brodovlasnika da potpisuje i izdaje u njegovo ime teretnice za ukrcani teret, a nije imao ovlaštenja da izdaje teretnice za neukrcani teret. Brodovlasnici ne priznaju odgovornost prema tužitelju za neukrcanih 135 bala; nesporna je vrijednost bale od funta 32.8.1.7/9. U parnici protiv brodovlasnika ovi su priznali odgovornost za dvije manjkajuće bale, ali odbijaju da bi sadanji tuženi imao ovlaštenje da izda teretnicu za 135 preostalih bala. Parnica između tužitelja i brodovlasnika je 26.II 1965. obustavljena, a tužitelj i sadanji tuženi su na temelju istaknutog nespornog činjeničnog stanja prema pravilu 34, st.1 postupka Vrhovnog suda /Rules of the Supreme Court/ predložili sudu, utvrdivši okolnosti slučaja /"special case"/, na rješenje slijedeća dva pitanja: 1/ da li je prema gornjim činjenicama i pravilnom tumačenju isprava koje su im priložene tuženi odgovoran tužitelju i ako jest; 2/ da li je tužitelj ovlašten da utjera od tuženih: a/ vrijednost 135 neizručenih bala od engl. funti 4.375.- i b/ troškove koji su u razumnoj mjeri nastali tužitelju u postupku protiv brodovlasnika.

Sudac Mocatta najprije obradjuje tužiteljeve tvrdnje da je konkludentno tuženi time što je izdao i potpisao teretnicu od 27.III 1956. jamčio da ima brodovlasnikovo ovlaštenje za to, i da je to jamstvo dano svima osobama za koje se razborito moglo očekivati da će se na utvrđenje u teretnici pouzdati, a među koje

spada i tužitelj. Ovo jamstvo je povrijeđeno time što je tuženi imao ovlaštenje da potpiše teretnicu do 90 bala, a od toga je tužitelj pretrpio štetu, budući da je izgubio mogućnost da utjera štetu od brodovlasnika za manje ukrcanih 135 bala, pa da radi toga tužitelj ima pravo na vrijednost bala u Liverpoolu od funti 4.375.- i opravdano učinjene troškove u parnici protiv brodovlasnika i za naknadu troškova brodovlasnicima. Istovremeno s tima tužiteljevim tvrdnjama sudac obrađuje prigovore tuženog, naime da tuženi nije prikazivao da ima ovlaštenje da obveže brodovlasnika tvrdnjom u teretnici da je ukrcano 225 bala, a ako je to prikazivao, da to nije prikazivao tužitelju, pa da se tužitelj nije pouzdao u pretpostavljeno prikazivanje, i da čak ukoliko bi tužitelj imao prima facie razlog za tužbu, da nije uspio dokazati da je imao štetu.

Sudac smatra da je neprijeporno da tuženi nije postupao nemarno i da, u skladu s onim što je rečeno u slučaju "Compenia Naviera Vasconzada v. Churchill & Sim" /1906/, riječi u teretnici koje se odnose na količinu i na vanjski izgled tereta nisu obećanja činidbe, nego samo tvrdnje o činjenicama. Odlučno pitanje u ovom slučaju jest da li je tuženi potpisujući teretnicu u ime brodovlasnika konkludentno jamčio da ima ovlaštenje tvrditi da je 225 bala ukrcano. On nije imao izričito /"express"/ ovlaštenje da u ime brodovlasnika potpiše i izda teretnicu u kojoj teret naznačen kao ukrcan ne bi bio ukrcan. Međutim prema pravilu iz Collen v. Wright and Others /1857/ i prema izreci suce /tada/ Devlina u Heskell v. Continental Express, Ltd., and Another /1950/ slijedi da "čovjek koji se prikazuje kao da je punomoćnik /"agent"/ i navede drugoga da u poslovnoj stvari djeluje na tom temelju, i da je takvo djelovanje na štetu osobe koja je navedena da djeluje, pravo postavlja prešutno jamstvo punomoćnika za ovlaštenje". Ovo bi, smatra sudac, bilo neprijeporno da nije bilo precedenta "Grant and Others v. Norway and Others" /1851/ na koji se pozvao tuženi i na temelju kojega je tuženi tvrdio da je utvrđeno pravilo da ni zapovjednik ni agent broda nemaju sami po sebi ovlaštenja /"ostensible authority"/ da potpisuju teretnicu za teret koji nije na brodu, i da brodovlasnik nije odgovoran prema trećim osobama koje se pouzdaju u takvo utvrđenje u teretnici. Kako u konkretnom slučaju tuženi nisu tvrdili da imaju izrično ovlaštenje brodovlasnikovo za potpisivanje teretnice za teret koji nije na brodu, a kako prema spomenutom precedentu nisu imali ni sami po sebi takvo ovlaštenje, njihov potpis na teretnici ne daje jamstva za njihovo ovlaštenje da obvežu brodovlasnike za bilo što osim za doista na brodu ukrcani teret /dakle nema jamstva, jer nisu imali ni izričnog ni pretpostavljenog ovlaštenja/. U spomenutom precedentu iz 1851. Jervis C.J. stao je na to stajalište polazeći od toga da je doduše zapovjednik opći punomoćnik /"general agent"/ brodovlasnikov za sve ono što spada u opći uobičajeni smjer poslovanja, ali kako nije uobičajeno da se potvrđuje ukrcaj tereta koji

nije ukrcan, takvog ovlaštenja on nema, pa treće osobe moraju dokazivati postojanje takvog ovlaštenja, a u koliko ga ne dokažu, mogu utužiti zapovjednika radi civilne prevarе /"for the fraud"/. Uz taj slučaj tuženi se pozvao i na "Uxbridge Permanent Benefit Building Society v. Pickard" /1939/ u kojem je Lord Justice MacKinnon rekao da za zapovjednika svatko zna da mu je stvarno /"actual"/ ovlaštenje ograničeno na izdavanje teretnica za ukrcani teret, pa da je to i ograničenje nje govog pretpostavljenog ovlaštenja /"ostensible authority"/, tako da treći treba da ispita da li je ovlašten na konkretni čin. Sudac Mocatta smatra da postoji neko protuslovlje u ovoj izreci, jer iz toga što nema konkretnog /"actual"/ ovlaštenja još ne slijedi da nema i pretpostavljenog ovlaštenja, a osim toga na temelju klauzula koje se javljaju u čarter-partijama da su teretnice potpun dokaz /"conclusive evidence clause"/ /poziva se na presudu "Crossfield & Co. v. Kyle Shipping Company, Ltd." /1916// može biti slučajeva u kojima situacija više nije ona koja se pretpostavlja u tim precedentima. Medjutim svi slučajevi na koje se tuženi pozvao bili su takvi u kojima se sudilo o zahtjevima protiv principala, a ne protiv agenta. Baš samo u onim slučajevima u kojima nije bilo ni izričnog ni pretpostavljenog ovlaštenja, agentova će protustranaka ići protiv agenta, a ne protiv principala, pa prema tome treba i u prosudjivanju takvog slučaja poći od drugih temelja. Najbliži je u tom pogledu slučaj "Yonge v. Toynbee" /1910/. U tom slučaju radilo se o tome da je solicitor djelovao u ime klijenta, koji je bio proglašen ludim, a da to solicitor nije doznao /a kod proglašenja ludim automatski prestaje vrijeđiti punomoć/, pa je Lord Justice Buckley u tom slučaju obvezao solicitora na temelju jamstva za ovlaštenje, jer /"inter alia"/ jamstvo ovlaštenikovo nastupa kad on tvrdi da djeluje kao punomoćnik i tako konkludentno tvrdi da ima ovlaštenje, nezavisno od toga da li on zna ili ne zna za to da njegovo ovlaštenje više ne postoji. U tom slučaju je prvostepeni sudac Swinfen Eady izrično rekao da je neodlučno da li ovlaštenje od početka nije postojalo ili je naknadno utrnulo. Na temelju toga sudac Mocatta smatra da činjenica da zapovjednik ili agent nisu imali pretpostavljenog ovlaštenja da izdadu teretnicu za teret koji nije ukrcan, ta činjenica sama po sebi ne isključuje pretpostavku ovlaštenja u konkretnom spornom slučaju. Upruči se i na načela izložena u Nalsbury's Laws of England, III izd. /1961/, sv.35, str.341 o zapovjednikovoj odgovornosti kad prijeđe granice svoga ovlaštenja, sudac Mocatta slijedi izreku suca Devlina u Heskell's case /gore cit./, jer drži da bi suprotno rješenje ozbiljno ugrozilo načelo iz "Collen v. Wright" /1857/.

Drugo pitanje koje je trebalo riješiti bilo je da li se radi o povredi ugovora /"breach of contract"/ ili

o vanugovornoj odgovornosti /"in tort"/. Sudac je pozivom na djelo Chalmers on Bills of Exchange /dakle o mjeničnom pravu/ kao i na precedente iz područja mjeničnog prava /napose "West London Commercial Bank, Ltd. v. Kitson, Porter, and Woodward", 1883/ došao do zaključka da ih i ovdje može primijeniti, jer su tužitelji u spomenutom slučaju prema tuženima uspjeli ne na temelju same mjenice kao vrijednosnog papira, nego na temelju povrede zajamčenog ovlaštenja, pa smatra da to iz istih razloga treba primijeniti i kad se radi o teretnici.

Treće pitanje, naime da li je dano jamstvo povrijeđeno, riješeno je tako da obzirom na to što je prvo pitanje riješeno pozitivno, naime da je jamstvo dano, slijedi iz toga da je ono i povrijeđeno, jer je agent imao ovlaštenje samo da potpiše teretnicu za 90 bala koliko ih je ukrcano.

Četvrto pitanje koje sudac rješava jest da li su se tužitelji pouzdali na svoju štetu u jamstvo ovlaštenja tuženoga. Tuženi je tvrdio da se s jedne strane tužitelj nije mogao pouzdati u to ovlaštenje, jer nije bilo pretpostavljenog ovlaštenja, a s druge strane da tužitelj nije pretrpio štete, jer kad bi bilo postojalo ovlaštenje koje je tuženi jamčio da ima, ne bi ipak tužitelj mogao uspjeti protiv brođovlasnika. Prva tvrdnja tuženoga i za ovo pitanje je riješena onim što je sudac našao za postojanje jamstva za ovlaštenje već prije. Kako je u utvrdjenim nespornim činjenicama rečeno i to da je tužitelj postupao preuzimajući i plaćajući teretnicu na temelju pouzdanja u utvrdjenje u njoj da je ukrcano 225 bala, a sudac je prema čl. 34, st. 1 postupovnih pravila ovlašten da iz utvrdjenja u "special case" izvede zaključke kao da se radi o činjenicama dokazanim na raspravi, sudac zaključuje da tužitelj ne bi preuzeo teretnicu da su u njoj bile sadržane riječi "bez ovlaštenja gledom ba broj bala" ili "bez ovlaštenja za bale preko broja od 90".

Pitanje je stoga zapravo u tome da li bi nastupio "estoppel" prema brođovlasniku kad bi tuženi agent bio imao ovlaštenje da potpiše baš takvu teretnicu kakvu je potpisao. Slučaj "Thorman v. Burt, Boulton & CO." /1886/ na koji se pozvao tuženi nije mjerodavan ovdje stoga što se u tom slučaju nije govorilo o "estoppelu", nego se u izreci Lorda Eshera M.R. samo konstatiralo da teretnica u kojoj je utvrdjeno krcanje neukrcanog tereta ne obvezuje brođovlasnika, jer za to zapovjednik odnosno agent nisu imali ovlaštenja. Naprotiv mjerodavan je za ovaj slučaj precedent Apelacionog suda "Silver v. Ocean Steamship Company, Ltd." /1930/ u kojem je rečeno da su pretpostavke za "estoppel" prema brođovlasniku glede u teretnici utvrdjenog vanjskog izgleda tereta da je takva činjenica utvrdjena, da se osoba koja se pouzdala na "estoppel" pouzdala na utvrdjenu činjenicu i da je na tom temelju djelovala na svoju

štetu. Kako se u spomenutom precedentu Apelacionog suda radilo o vanjskom izgledu i stanju tereta, postavlja se u judikaturi dosad novo pitanje da li bi "estoppel" djelovao tako i onda kad bi osoba koja potpisuje teretnicu imala ovlaštenje da utvrdi i količinu tereta. Sudac smatra da bi djelovao "estoppel". Odbija prigovor tuženoga da bi na taj način "estoppel" djelovao kao pravni temelj tužbovnog zahtjeva, iako je dosad sigurno pravilo da tako "estoppel" ne može djelovati. Međutim sudac drži da po pretpostavci ovlaštenja na potpisivanje teretnice u pogledu ukrcane količine tereta /koju je on usvojio/, ne bi temelj zahtjeva nastajao iz "estoppela", nego iz nemogućnosti za brođovlasnika da ospori teretnicu, u pogledu utvrđene količine ukrcanog tereta, kao i dokaza da nije tu količinu iskrcao na odredištu. Prema tome bio bi nastupio "estoppel" prema brođovlasniku po common law-u.

Naprotiv sudac smatra da "estoppel" prema brođovlasniku po zakonu, i to po Bills of Lading Actu, 1855, ne bi bio nastupio. Naime čl.3. toga zakona postavlja pravilo da je neoboriv dokaz da je teret ukrcan u količini naznačenoj u teretnici u korist imaoća teretnice koji ju je naplatnim putem stekao i to protiv zapovjednika ili druge osobe koja ju je potpisala /uz pretpostavku da imalac nije prethodno obavijestio o tome da teret nije ukrcan i da potpisniku teretnice ne uspije dokaz frausa imaočeva ili njegova prednika/. Tužitelj se pozvao za svoje stajalište na već cit. slučaj "Thorman v. Burt, Boulton & Co." /1886/ prema kojemu se riječi zakona moraju tumačiti tako da npr. potpis prokuriste znači potpis osobe za koju ovaj potpisuje, pa australijski slučaj "Rosenfeld Hillas & Co. Proprietary, Ltd. v. The Ship Port Laramie" /1922/ u kojem se ukazuje na to da se kod te zakonske odredbe radi o potpisu odnosno osobe ili osobe u čije ime i s čijim ovlaštenjem je teretnica potpisana. No sudac prihvata stajalište tuženog da je zakonska odredba donesena nakon presude "Grant v. Norway" /prije citirana/ i to upravo zato da utvrdi značaj potpisa na teretnici prema samom potpisniku, a ne i prema onima koji se nalaze iza njega.

Sudac je naprotiv odbio usvajanje alternativnog naslova za tužbovni zahtjev prema kojemu je tužitelj nalazio da su tuženi dužni da mu naknade štetu, i stoga što su potpisnici teretnice pa prema tome među osobama koje su navedene u čl.3. Zakona od 1855. kao osobe protiv kojih je teretnica potpun dokaz o količini tereta. Sudac naime smatra jer tuženi nisu nikad bili u posjedu /niti je to utvrđeno/ tereta, da ne mogu ni biti obvezani na njegovo izručenje, i stoga s tog naslova ne mogu biti tuženi. Drukčije bi na temelju slučaja "Smith v. Tregarthen" /1887/ /iako se ovaj odnosio na spor sa zapovjednikom/ stvar stajala da je tuženi bio u posjedu tereta.

/LLLR 1965,1, str.1/

Odgovornost potpisnika teretnice za koli-  
činska utvrđenja u pogledu tereta u teretnici

Poznate su poteškoće koje su kod unifikacije propisa o odgovornosti za prijevoz po teretnici postojale tokom pripremnih radova na neslužbenom /u krilu IIA i CMI-a/ i službenom, diplomatskom planu, a u pogledu na dokaznu snagu teretnice o količini ukrceanog tereta. Uspjelo je engleskim delegacijama da je Konvencija od 1924. predviđjela u čl.3, § 4 da će teretnica vrijediti kao pretpostavka do suprotnog dokaza /franc. "sauf preuve contraire", engl. "prima facie evidence"/, da je vozar preuzeo teret tako kako je opisan u skladu s ostalim odredbama istog člana Konvencije. Ova odredba koja je preuzeta u interna zakonodavstva država ugovornica Konvencije od 1924. izazvala je u literaturi i u judikaturi znatne polemike, koje su se svodile na to tko će snositi naknadu štete primaocu tereta po teretnici u slučaju uspješna protudokaza protiv navoda teretnice o količini ukrceanog tereta, kao i na to tko je ovlašten taj protudokaz nastupiti. Poznato je da je Stockholmska konferencija CMI-a zaključila predložiti reviziju ove odredbe Konvencije od 1924. i to tako da teretnica bude potpun dokaz o spomenutim činjenicama u rukama trećeg dobre vjere koji ju je naplatno stekao. Kad bi takav propis danas postojao u engleskom pravu, možda bi spor kao što je onaj o kojem je sudac Mocatta sudio u "V/O Rasnoimport v. Guthrie & Co., Ltd." bio suvišan, iako, kako ćemo još niže pobliže razložiti, to nije sigurno.

Značaj ove presude je u tome što ona prikazuje historijat razvoja engleskog prava u tom pitanju, i što ukazuje na vezu koja postoji između posljedica potpisa teretnice sa strane punomoćnika i doktrine "agency" engleskog prava. Upravo ta veza je dovela do onih nesigurnosti koje su engleske učesnike u radu na unifikaciji navodile na to da utvrđenjima u teretnici daju samo snagu oborive pretpostavke, iako ni to nije bila precizna slika engleskog prava.

Početak razvoja u Engleskoj jest u presudi "Grant and Others v. Norway and Others" /1851/ koja je pošla od toga da je zapovjednik ovlašten na potpisivanje samo takvih utvrđenja u teretnici koja su običajena /na temelju svoje "ostensible authority", tj. pretpostavljenog ovlaštenja/, pa da se prema tome treći samo u tom okviru može pouzdati u teretnicu, a ne za utvrđenja koja su izvan kruga uobičajenih utvrđenja /a među koje spada potvrda ukrcaja neukrceanog tereta/. Ovo obrazloženje u "Court of Common Pleas" /danas uklopljen u "Queen's Bench Division" Prvostepenog suda/ dao je Chief Justice Jervis i ono se sve do danas i u najsumarnijim prikazima engleskog prava navodi kao jedno od temeljnih pravnih pravila /tako i Birch Reynardson, Statements in bills of lading, Studi in onore di Giorgio Berlingieri, str.49 i d., napose str.57/, ali se konstatira i to da je to bila prva presuda koja je rješavala

ovo pitanje. Sudac u našem sporu ističe kako su s jedne strane "estoppel" /osebujni institut prekludiranja od protudokaza/ u vezi s institutom "agency", a s druge strane presuda u netom spomenutom slučaju pridonijeli da se u Bills of Lading Actu od 1855. u čl.3. odredi krug osoba protiv kojih će ex lege biti teretnica neoboriv dokaz i o ukrcanoj količini tereta. Prema tome propisu u taj krug su ušle samo osobe koje su fizički potpisale teretnicu. Dosljedno se u presudi "V/O Rasnoimport v. Guthrie & Co., Ltd." otklanja da se istražuje tko stoji iza koje osobe, makar i za to postoje precedenti, no neobavezni. Međutim zanimljivo je da iz toga što je prema zakonu od 1855. ex lege prema potpisniku teretnica potpun dokaz o količini tereta još samo po sebi ne slijedi, prema ovoj presudi, i obveza potpisnika za naknadu štete zbog manjka tereta, jer on, potpisnik in concreto /pomorska agencija/, nije nikada bio u posjedu tereta. Tek ako bi bio u posjedu tereta /kao u presudi citiranom zapovjedničkom slučaju/, mogao bi se takav zahtjev postaviti. Konkretno je zahtjev uspio na temelju toga što se prešutno pretpostavlja da agent jamči za to da ima ovlaštenje baš na potpisivanje onakvog teksta teretnice kakav je potpisao /dakle i o neukrcanom dijelu tereta/. U tom pravcu je ovaj slučaj nov i stvara novo pravno pravilo, jer su dosadašnji slučajevi uvijek bili rješavani na temelju tužbenih zahtjeva upravljenih prema brođaru-principalu, a ne prema agentu.

Usvejanjem stockholmskog amandementa na Konvenciju od 1924. mijenjalo bi se englesko pravo. Ističe se istina kako je već sada /v. Birch Reynardson o.c., str.60/ protudokaz protiv teretnice težak, ali ostaje činjenica da je on de lege lata lak i uspješan ako je teretnicu potpisao punomoćnik /zapovjednik ili agent/ i ako se dokaže da utvrđena količina tereta nije ukrcana, ukoliko nije ugovornom klauzulom teretnici dan značaj "conclusive evidence".

Međutim i nakon takve reforme engleskog prava moglo bi ostati sporno da li u slučaju potpisa teretnice od agenta ne bi bilo moguće da se dokazna snaga teretnice ograniči na učinak prema agentu, a da njen učinak prema principalu ostane podvrgnut svim incidentima doktrine "agency" iz odnosnih precedenata. Značaj konkretne rješidbe je u tome što je rješavala novo pitanje agentove osobne odgovornosti /jer je pitanje zapovjednikove odgovornosti već riješeno u slučaju "Smith v. Tregarthe" 1887. v. Carver, 10.izd., str. 990/, pa je rješidba pokazala da agent odgovara za naknadu štete, i ako ne na temelju zakona, nego na temelju jamstva za ovlaštenje po common law-u, kad bi nastupio estoppel" po common law-u prema brođaru, da je agent doista imao ovlaštenje za koje je jamčio da ga ima /naime za utvrđenje ukrcane količine tereta, bez obzira da li je ta količina tereta ukrcana ili nije/. No presuda izričito konstatira: i kad bi

takvo ovlaštenje postojalo, da ne bi nastupio "estoppel" prema Zakonu o teretnici od 1855, jer je sudac našao da to nije bila svrha spomenutog propisa čl.3 zakona. Kad bi naš sud primjenjivao čl.3. Zak. od 1855. /kad bi po kolizijskim pravilima morao primijeniti englesko pravo/, teško bi mogao slijediti to rezoniranje, ma da bi nakon ove rješidbe vjerojatno u njoj našao uporište da prihvati njeno stajalište.

Ipak glavni interes ove rješidbe je u tome što pokazuje tendenciju judikature da uzdrži povjerenje u teretnicu kao negocijabilni papir.

U našoj praksi judikatura je imala prilike da se izjasni u jednom sličnom sporu i stala je na stajalište da je agent, koji je izdavanjem teretnice određenog sadržaja prekoračio svoju punomoć, obvezao direktno brođara, a da brođar ima pravo regresnog zahtjeva od agenta za štetu koja mu je prouzrokovana prekoračenjem punomoći. /V. presudu VPS SR Hrvatske od 17.II 1965. objavljenu u ovom periodiku br.28, str.31/.

E.P.

ENGLISKI PRVOSTEPENI SUD

Pomorski odjel /Admiralty Division/

Presuda od 29.X 1965.

"The Constellation"; "The Regency";  
"The Surveyor"; "The Errol"; "The  
Dideki"; "The Probe"; "The Charger";  
"The Vigia".

Zaustavljanje broda društva u likvidaciji - Sud nadležan za likvidaciju mora dopustiti provođenje ovršnih mjera na brod - Samo pomorski sud može brod prodati čist od stvarno-pravnih tereta - Troškovi zaustavljanja imaju red prvenstva iza troškova sudskog izvršnog organa - Iza njega dolazi privilegij plaće posade

Postupak "in rem" započet je protiv navedenih osam brodova između 16. i 22.VII 1965. Ovi brodovi su pripadali ili izravno tvrtki "Marine Salvage & Survey Service, Ltd.", ili njenim direktorima koji su ih držali "in trust" za tu tvrtku. Tvrtka je predložila otvaranje postupka likvidacije 8.VII, a likvidacija je otvorena 26.VII 1965. i postavljen sudski likvidator.

Kako su brodovi bili zaustavljeni iza podnošenja prijedloga za otvaranje likvidacije, postavilo se pitanje valjanosti tih mjera kao i onih do kojih je trebalo još doći