

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

KUĆA LORDOVA (House of Lords)

Presuda od 17.X 1967.

C.Czarnikow, Ltd. c/a Koufos

Prijevoz stvari morem - Skretanje s puta - Zakašnjenje broda - Naknada štete nastale zbog pada tržišne cijene robe na odredištu u vrijeme zakašnjelog stizanja broda u luku - Brodar je dužan prevesti teret primjerenom brzinom od ukrcaja do odredišta - Primjereno vrijeme prijevoza računa se od dana kad je brod otputovao iz luke ukrcaja, premda je taj dan bio prije od onoga do kojega je brod prema brisovnoj klauzuli morao najkasnije biti stavljen na raspolaganje za ukrcaj - Kod vanugovornih obveza nadoknadjuje se predviđiva, a kod ugovornih obveza samo u određenoj mjeri vjerojatna šteta - Pojam ovih šteta - Za dužnost naknade ovih šteta nema posebnog pravnog pravila za područje pomorskog prava

Naručitelj prijevoza, tužitelj C.Czarnikow, Ltd, pokrenuo je arbitražni spor protiv tuženog broдача, Demitrisa Koufosa, radi naknade štete koja mu je nastala radi zakašnjenja broдача u izvršenju prijevoza, i to zbog toga što je tržišna cijena prevezenog šećera pala u intervalu između dana kad je brod morao stići (21.XI 1960) i dana kad je stigao (2.XII 1960). Čarter-partija o brođarskom ugovoru na putovanje bila je predviđjela da će stojnice početi teći najranije 27.X 1960, a da će naručitelj imati pravo na odustanak od ugovora ("to cancel this Charter Party") ako brod ne stigne i ne bude spreman za krcanje do 10.XI 1960. Brod je stigao 27.X i dovršio krcanje i otputovao iz luke ukrcaja (Costanza) u luku odredišta Basrah 1.XI 1960. Putem je brod skrenuo s puta u Berberu, odande je prevezao teret stoke u Perzijski zaljev (Bahrein), bunkerirao u Abadanu i stigao konačno u Basrah 2.XII 1960. Bio je na putu 32 dana umjesto predviđivih 20 dana za put od Costanze do Basraha. Kako je šećer pao na tržištu u Basrahu, postignuta je za njega cijena od engl.funti 93.191,19 s, 4 d, umjesto engl.funti 97.012 i 10 s. Tužitelj, naručitelj, tu razliku traži u ime naknade štete od tuženog broдача.

Nadarbitar (umpire) bio je utvrdio izloženo činjenično stanje, ali je uputio pravno pitanje ("special case") sudu o tome koju mjeru naknade štete tuženi brodar mora dati naručitelju-tužitelju. (Tuženi je naime priznavao svoju dužnost da plati tužitelju zatezne kamate.) Prvostepeni sudac

(McNair) je odbio tužitelja ne priznavajući mu pravo na naknadu štete za zakašnjenje u iznosu koji odgovara padu tržišne cijene šećera, upirući se na presudu Apelacionog suda "The Parana" (1877). Apelacioni sud (suci Diplock i Salmon, odvojeni glas suca Sellersa) udovoljio je zahtjevu tužiteljevu smatrajući da se "The Parana" odnosi samo na konkretne okolnosti odnosnog slučaja, i da se ne odnosi na sve povrede pomorskih brodarskih ugovora na putovanje u vidu zakašnjenja, a da se primjenom načela presude Hadley and Another v. Baxendale and Others (1854) (dalje u tekstu presuda "Baxendale") kako su osvijetljena u presudi Victoria Laundry (Windsor), Ltd. v. Newman Industries, Ltd; Coulson & Co, Ltd. (Third Parties) (1949) (dalje u tekstu presuda Victoria Laundry) u konkretnom slučaju stječu uvjeti za dopitivanje tražene naknade štete tužitelju. Posebno je Apelacioni sud naglasio da su pravo na naknadu štete i pravo na odustanak od ugovora različita prava koja kumulativno pripadaju jednoj stranci, pa da brodarova postojanje roka za odustanak od ugovora ne oslobadja njegove primarne dužnosti da primjerenom brzinom putuje u luku odredišta, ili da plati naknadu štete zbog povrede ugovora, a da osim toga nema razloga da se na ovaj slučaj primjene načela koja ne bi vodila računa o 20 godina razvoja u pomorskoj plovidbi i u common law-u.

Zbog priziva tuženog brodarova sudila je Kuća lordova (Lordovi Reid, Morris of Borth-Y-Gest, Hodson, Pearce, Upjohn) o tom pitanju. Prije svega konstatirali su jednodušno da je kriterij za štetu koja se imala nadoknaditi s naslova vanugovornih ("in tort") i ugovornih ("in contract") obveza različit. Prema "The Wagon Mound" br.2 (1966) kod vanugovornih šteta kriterij predviđivosti mjerodavan je s time da se mora raditi o predviđivoj šteti koju razboriti čovjek, kako god bio mali rizik, mora nastojati otkloniti, a kod šteta iz ugovornih obveza mjerodavan je kriterij vjerojatnosti prema presudama "Baxendale" (1854) i "Victoria Laundry" (1949). Naime prema presudi "Baxendale" postoje dva pravila: jedno da se šteta, koju treba nadoknaditi, može razborito i redovito ("fairly and reasonably") smatrati da je nastala prirodno, tj. prema uobičajenom toku stvari iz samog čina povrede ugovorne obveze, i drugo da se moglo razborito smatrati da su na tu štetu mislile obje stranke u vrijeme kad je ugovor zaključen, kao na vjerojatnu posljedicu povrede ugovora. Lordovi (napose Lord Reid) ističu da se tu ne radi o svakoj mogućoj šteti nego o šteti koju su s nekom vjerojatnošću stranke smatrale da može nastati iz odnosnog postupka. U prvo vrijeme iza presude "Baxendale" tendencija je bila na uže dopitivanje naknade štete, ali u presudi R. & H. Hall, Ltd. v. W.H. Pim, Junr. & Co, Ltd. (1928) u Kući lordova postavljena su načela koja su išla šire. Napose Lord Shaw of Dunfermline stao je na stajalište da nije potrebno da nastup štete bude

s više od 50% ili barem jednako vjerojatan, nego da je dovoljno da tuženomu nije nevjerojatno ("not unlikely to occur") da će nastupiti. U "Victoria Laundry" (1949) Asquith L.J. upotrijebio je riječ "stvarna opasnost" ("real danger") i "predvidivost" za primjenu načela "Baxendale", a to bi značilo da se proširuje ugovorna odgovornost daleko preko granica "Baxendale" presude. Napose Lord Reid je otklonio takvo proširenje i istakao kako je riječi "stvarna opasnost" "ozbiljna mogućnost" ("serious possibility") Lord Justice Asquith uzeo iz votuma Lorda du Parcq u Monarch Steamship Company, Ltd. v. Karlshamns Oljefabriker (A/B) (1949). U toj parnici radilo se o tome da li je početkom svjetskog rata 1939. bila mogućnost koju su stranke kod zaključivanja i kod izvršenja ugovora u toku iste godine trebale imati pred očima, pa su svi lordovi koji su 1949. u spomenutom slučaju sudili smatrali da je to trebalo, a lord du Parcq je upotrijebio spomenute riječi u tom smislu. Slijedom toga ni u "Victoria Laundry" ni u "Monarch Steamship Comp." slučajevima nije bio proširen princip presude Baxendale.

Nakon toga su članovi vijeća, svaki za sebe, ne pozivajući se na druge prešli na analizu presude "The Parana" (1877) na koju se tuženi brodar pozvao. U slučaju "Parana" radilo se o tome da je brod izvršio putovanje koje je trebalo da traje 65-70 dana (a prema najpovoljnijem tumačenju za brodaru 90 dana), a on ga je doista izvršio za 127 dana, pa je cijena tereta znatno pala. Apelacioni sud je tužitelja odbio sa zahtjevom, a mjerodavni votum bio je Lord Justice Mellisha. Apelacioni sud je prema tom votumu smatrao da za to da bi se dopitala naknada štete treba da bude brodaru u času izdavanja teretnica poznato da je razborito sigurno da teret neće biti prodan prije nego stigne u odredište, i drugo da je jednako sigurno da će biti prodan neposredno nakon što stigne na odredište. Ovo stajalište bi bilo tačno, ali je sada prestrogo, jer se ne bi smjelo govoriti o sigurnosti nego o vjerojatnosti da će se tako postupati kako je u presudi "Parana" rečeno. Mellish L.J. je u presudi "Parana" distinguirao kopneni od pomorskog prijevoza u tom smislu što je smatrao da naručilj u pomorskom prijevozu mora računati u rokovima s nesigurnostima koje slijede iz specifičnih prilika na moru. Ipak je prihvaćao opća načela presude "Baxendale", pa i presuda koje su se bavile kopnenim prijevozom. Uostalom kako treba presudu "Parana" shvaćati, smatraju svi lordovi članovi vijeća da slijedi iz presude Dunn and Others v. Bucknall Brothers (1902) u kojoj je Apelacioni sud na usta Sir Richard Henn Collins M.R. stao na stajalište da presuda "Parana" ne postavlja načelo da nema općeg pravila po kojemu se ne bi mogla dosuditi naknada štete za gubitak na tržišnoj cijeni kod pomorskih prijevoza. Izričito je u toj

presudi iz 1902. istaknuto da svagdje ondje gdje se kod pomorskog prijevoza može s jednakom sigurnošću predvidjeti stizanje na odredište kao i u kopnenom prijevozu, vrijede i ista pravila za naknadu štete. Kod "Parane" je nesigurnost bila tolika u tom pogledu da je ta nesigurnost opravdala presudu kakva je donesena. Isto načelo, naime prema toj presudi iz 1902. i stajalištu koje u ovom sporu zauzimaju članovi vijeća, da naime dolazi do primjene pravilo presude "Baxendale" tako kako je tumačeno u kasnijim presudama i kod zakašnjenja u pomorskom prijevozu pod jednakim uvjetima kao i na kopneni prijevoz, primijenjeno je i u američkim precedentima Apelacionog suda 2.okr. United States v. Middleton et al. (1924) i "The Jossifoglu (1929) (ističe Lord Upjohn), pa je i to razlog da se ono primijeni i u Engleskoj, i tako održi u tom pitanju jedinstvo u zemljama common law-a.

Pošto su tako članovi vijeća stali na stajalište da se mora raditi o šteti na koju su stranke mislile prilikom sklapanja ugovora, ali da se ne mora raditi o šteti za koju su smatrale da je više ili manje vjerojatna da će nastupiti, nego samo da nije nevjerojatno da će nastupiti, in concreto zaključuju da je brodar morao misliti na to da nije nevjerojatno da će naručitelj prodavati teret šećera u Basrahu, pa je morao znati da ondje takvo tržište postoji. Isto tako je općenito morao pretpostavljati da cijene na tržištu rastu i padaju, pa iako za porast cijena ne bi odgovarao, da će odgovarati za pad cijena.

Što se tiče zakašnjenja broda u odnosu na brisovnu klauzulu jedan votant (Lord Upjohn) izričito je odobrio stav Apelacionog suda (odnosno njegove većine) o tome da je za zakašnjenje broda neodlučna činjenica da bi brodar, da je došao tek na koncu roka za odustanak od ugovora (10.XI 1960) u luku ukrcaja, bio stigao na odredište upravo na datum kad je stigao zbog svojeg skretanja s puta (2.XII 1960), jer je njegova dužnost da otputuje od časa kad je primio teret (dakle 27.X 1960) te da s primjerenom brzinom putuje i stigne u luku odredišta, bez obzira što je prema brisovnoj klauzuli imao pravo kasnije stići u luku ukrcaja.

(LLLR 1967,2,10, str.457)

E.P.

Bilješka.- U ovoj presudi su članovi vijeća Kuće lordova naglasili, istina per obiter dicta, kako je kriterij za naknadu štete u vanugovornoj odgovornosti različit od onoga kod ugovorne odgovornosti. Iz presude Tajnog savjeta u "Wagon Mound" br.1 slijedilo je da je predvidivost same štete, a ne puka krivnja uzroka štete kao po presudi "In re Polemis"

(1921) Apelacionog suda, kriterij za naknadu štete, ali je presuda Tajnog savjeta u "Wagon Mound" br.2 istakla kako je dovoljna predvidivost štete od takvog ~~X~~ skrivljenog uzroka, koja predvidivost ne mora biti i većeg ili manjeg stupnja vjerojatnosti, pa da štetnik bude dužan da sve poduzme da otkloni štetu. U ovom slučaju suci Kuće lordova istakli su kako pri ugovornoj odgovornosti kod sklapanja ugovora mora biti pred očima stranaka ("in contemplation") vjerojatnost da bi od povrede ugovora mogla nast^upitⁱ šteta, pa da onda postoji i odgovornost za takvu štetu. Ukazali su na razne precedente u kojima se o tome govorilo, pa su došli do zaključka da nije potrebno da bude čak ni jednaka vjerojatnost da dodje do štete ili da do nje ne dodje, nego da je dovoljno da stranke znaju da nije nevjerovatno da će do nje doći. Naglašavali su i to da je to i opravdano, naime da vanugovorna odgovornost bude prosudjivana po strožem kriteriju od ugovorne, jer kod vanugovorne odgovornosti oštećeni unaprijed nema mogućnosti da se pravnim sredstvima osigura od štete, a kod ugovorne odgovornosti stroži kriterij mogu stranke ugovoriti, jer se unaprijed zna tko će u izvršenju posla sudjelovati. Ovi izvodi votanata dat će smjer daljoj interpretaciji načela iz "Wagon Mound" br.2 kod vanugovorne odgovornosti iz "negligence", a vrijetit će i kao obavezan precedent kod ugovorne odgovornosti nadovezujući se na presudu "Baxendale" i "Victoria Laundry".

Za područje pomorskog prava vidi se da lordovi smatraju presudu Apelacionog suda "The Parana" (1877) zastarjelom u tome što se ona oslanjala na nepredvidive okolnosti koje otežavaju pomorski prijevoz, i koje su danas najvećim dijelom nestale, a osim toga smatrali su i to da je i sama presuda morala biti shvaćena onako kako ju je interpretirala presuda Dunn and Others v. Bucknall Brothers (1902), koja je našla da nema pravila po kojem se na temelju ugovora o prijevozu morem ne bi mogla tražiti naknada štete zbog gubitka na tržišnoj cijeni. Prema tome nakon prikazane presude Kuće Lordova nema više sumnje da prema engleskom pravu, u načelu, i u pomorskom prijevozu postoji pravo na naknadu dalje štete ako dodje do zakašnjenja u prijevozu.

Na koncu se napominje da su lordovi kritizirali prethodne presude, a napose "Victoria Laundry", radi upotrebe riječi koje nisu preciznog značenja (kao npr. "likely to result"), ali i oni sami nisu stvorili mnogo preciznije granice odgovornosti. Riječi "not unlikely to occur", koje znače "ne nevjerovatno da se desi", nametnut će i opet detaljnija tumačenja i ova opet nove precedente, a to tim više što su votanti izričito otklonili da se bave odnosima kupaca i prodavalaca u slučajevima vezanima s pomorskim prijevozima. Medjutim je uklanjanje pravila "Parana" korisno objašnjenje odnosa iz pomorskog prijevoza i njihovo svodje-

nje na opća načela iz ugovornih obveza.

E.P.

FRANCUSKI KASACIONI SUD

Presuda od 14.V 1967.

Jorgensen c/a Dumartin

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Klauzule o brodarovoj neodgovornosti unesene u charter-partiju - Ove se klauzule primjenjuju u odnosu između broдача i naručitelja prijevoza, bez obzira što je na temelju zaključenog ugovora izdana teretnica, i što se odnosne klauzule protive propisima Konvencije o teretnici od 1924. godine

Brodar i naručitelj prijevoza sklopili su ugovor o prijevozu tereta drva. U charter-partiji bila je navedena klauzula koja je broдача oslobađala odgovornosti za manjak na teretu. Na odredištu je ustanovljen manjak drva. Štetu je brodar nadoknadio primaocu i traži od naručitelja prijevoza da mu, na temelju klauzule u charter-partiji o neodgovornosti broдача, nadoknadi isplaćenu svotu. Naručitelj je odbio broдаров zahtjev, pa je brodar protiv njega poveo sudski postupak.

Drugostepeni sud je naručitelja obvezao u smislu tužbenog zahtjeva, a Kasacija je tu presudu potvrdila.

U prilog svoga stajališta tuženi naručitelj prijevoza navodi da se u konkretnom slučaju radilo o međunarodnom prijevozu za koji je izdana teretnica, pa moraju doći do primjene propisi Konvencije o teretnici od 1924. godine. Prema ovoj Konvenciji klauzula charter-partije kojom se brodar oslobađja odgovornosti je ništava, pa je na temelju toga i tužiteljev zahtjev neosnovan.

Prema stajalištu Kasacionog suda, koje je identično sa stajalištem Apelacije, propisi Konvencije o teretnici dolaze do primjene samo u odnosu prema trećem zakonitom imaocu teretnice. Naprotiv odnosi između naručitelja i broдача nisu regulirani navedenom Konvencijom. Ovo i u slučaju kad je na temelju ugovora izdana teretnica. Valjanost klauzule u charter-partiji treba prosudjivati prema građanskom pravu. U konkretnom slučaju sporna klauzula nije se protivila tome pravu, pa je broдаров zahtjev bio opravdan.

(DMF 1967, str.615)

B.J.