

između njih. Nova Konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama od 1967. razrješava taj čvor vrlo jednostavno i to tako da odredbe o privilegijama (dakle o postanku, redu prvenstva, trajanju i utrnuću) primjenjuje na brodove država ugovornica i neugovornica. Ovo je bilo moguće učiniti i prema Konvenciji od 1926. u internom pravu država ugovornica, ali Konvencija od 1967. to nameće državama ugovornicama kao obvezu. Dakako, kad Konvencija od 1967. bude stupila na snagu, onda neće uopće biti više privilegija ove vrsti u državama ugovornicama (osim kao prava retencije brodopopravljača), ali će ostati i zaoštriti se sukob zakona s pravom država neugovornica. Tada će biti stvar vjetrovnika koji se pozivaju na Konvencijom od 1967. nepriznati privilegij da izbjegnu ovrhu i razdiobu kupovnine u državi ugovornici Konvencije. Zasad, i još za dugo vremena dok se Konvencija od 1967. ne raširi, trebat će rješavati pitanje koje je riješila genoveška rješidba u konkretnom slučaju. Kako će vjerojatno u jugoslavenskim propisima o privilegijama koji se očekuju u bliskoj budućnosti, biti sadržano kolizijsko pravilo prava zastave, trebat će vjerojatno i u nas zauzeti stajalište o istom pitanju koje se postavilo pred talijanski sud.

E.P.

MALEZIJSKI SAVEZNI SUD

(Apelacioni odjel)

Presuda od 7.VII 1967.

Wah Tat Bank, Ltd. i Oversea-Chinese Banking Corporation, Ltd. c/a Chan Cheng Kum and Hua Siang Steamship Company, Ltd. i umješaća Tiang Seng Chan (Singapore). Ltd. and Others.

Prijevoz stvari morem - Časnička potvrda može prema lokalnom običaju biti izjednačena s teretnicom - Na ovu pravnu prirodu časničke potvrde ne utječe ni okolnost da je na njoj navedeno da je neprenosivo ("Not Negotiable") ako je običaj, unatoč navedenoj opaski, da su prenosive isprave - Na relaciji Sarawak-Singapur časnička potvrda ima značaj teretnice - Zbog toga izručenje tereta krcatelju umjesto osobi označenoj u časničkoj potvrdi, odnosno po njenoj naredbi, smatra se neizručenjem tereta - Radi toga pripada zalogoprimcu naknada štete zbog povrede njegova prava na posjed stvari ("conversion") od vozarove strane

Dvije banke, Wah Tat Bank, Ltd. iz Sarawaka i Oversea-Chinese Banking Corporation iz Singapura, tužiteljice, ustale su tužbom protiv Chang Cheng Kuma, brodovlasnika

dvaju brodova "Hua Heng" i "Hua Li", kao prvotuženog i protiv naručitelja iz brodarskog ugovora za oba ta broda Hua Siang Steamship Company, Ltd. kao drugotuženog i to radi naknade štete koja je nastala iz slijedećeg nespornog činjeničnog stanja:

Krcatelji dvadeset partija tereta, Tiang Seng Chan/Singapoore/Ltd. s glavnim nastanom u Singapuru i podružnicom u Sarawaku, odaslali su iz Sarawaka u Singapur te partije tereta. Za tu robu bili su financirani od pravotuzitelja Wah Tat Bank, Ltd, a za sigurnost njenog potraživanja predavali su joj mjenice i časničke potvrde o ukrcaju tereta. Na tim časničkim potvrdama ukrcaja (njih 20 u konkretnom slučaju) nalazila se i klauzula da će se teret predati po naredbi singapurske korespondentkinje prvotuziteljice, Oversea-Chinese Banking Corporation, Ltd, drugotuziteljice u sporu. Na odredištu brodar nije izručio teret po naredbi drugotuziteljice, nego ga je izručio krcatelju, ali uz primitak jamčevnih pisama. Kad je krcatelj došao u platežne poteškoće, ustale su tužiteljice tužbom protiv naručitelja brodova (čarterera) i brodovlasnika.

Prvostepeni sudac Kulasekaram odbio je tužbu iz glavnog razloga što je smatrao da časnička potvrda nije papir koji daje pravo na teret ("title to the goods thereby covered"), pa prema tome nema ni temelja za primjenu odgovornosti iz "conversion", tj. zbog namjernog postupka s nekom pokretninom, a koji postupak je nespojiv s posjedom ili pravom na posjed neke druge osobe.

Apelacioni sud (vijeće: Chief Justice Wee Ching Jin, savezni sudac Tan Ah Tah i sudac Chua) izmijenio je prvostepenu presudu, a iz razloga koje je iznio predsjednik suda Wee Ching Jin i koji su u bitnim crtama slijedeći:

Sud je morao riješiti četiri pitanja i to: 1) da li je postojao ili nije postojao trgovački običaj u odnosu na prijevoz tereta morem između Sarawaka i Singapura, odnosno Singapura i Sarawaka da li se časnička potvrda smatra ispravom koja daje naslov na teret, koji pokriva jednako kao i teretnica, i da li taj običaj ima pravni učinak; 2) da li su tuženi estopirani zbog običaja i trgovačke prakse da niječu pravo tužitelju na posjed tereta; 3) da li izručenje tereta krcatelju - nakon što je krcatelj već upotrijebio od tuženih izdane časničke potvrde u vezi s namjeravanim ugovorom o zahtjevu - predstavlja "wrongful conversion", tj. interferiranje s tužiteljskim pravom na posjed određene pokretnine ili pokretnina; 4) pitanje da li se radi o bare-boat charteru, pa bi prema tome samo čarterer bio odgovoran, ili se pak radi o charteru drugog tipa, pa su i čarterer i brodovlasnik odgovorni, ostavljeno je po strani, jer to treba da riješi prvo-

stepeni sud koji mora ocijeniti vjerodostojnost svjedoka (tvrdjeno je da je bare-boat charter sklopljen usmeno).

Prvo od postavljenih pitanja najprije traži rješenje pretpitanja, koje se odnosi na to da li se može na području "common law-a" lokalnim običajem stvoriti papir koji će predstavljati teret. Naime pravilo "common law-a" jest da se vrijednosni papiri mogu priznavati samo tada kad ih priznaje opći običaj (a "law merchant" se i sastoji upravo iz opće usvojenih običaja). Iz toga su tuženi izvodili da lokalni običaj ne može stvarati ni papire koji bi stranci dali pravo na posjed stvari. Međutim su dalje tvrdili: kad bi i to moglo biti, da ne bi davanje u posjed pukog papira moglo stvarati ručni zalog, jer da se za ručni zalog traži isključivo i fizički posjed založene stvari. Sudac smatra da je i teretnica u svojoj prošlosti bila podvrgnuta sudskoj ocjeni običaja, a sudski je utvrđeno nježno značenje na temelju nalaza porote, u slučaju Lickbarrow and Another v. Mason and Others (1794), a u slučaju Goodwin v. Roberts and Others (1875) je Lord Chief Justice Cockburn, pozivajući se na netom spomenutu presudu, naglasio da iz te presude teretnici pripada učinak da prenosi vlasništvo na teretu. Budući da je upravo iz primjera teretnice vidljivo da trgovački običaj može po "common law-u" dati nekom papiru učinak raspolaganja sa stvari, onda je očito da to može učiniti i lokalni trgovački običaj za svoje područje. Prelazeći na pitanje opstojnost odnosnog običaja sudac se ispričava što ulazi u činjenična pitanja koja prvostepeni sudac nije riješio, ali ističe da su svjedoci suglasni, pa da se radi samo o konstataciji stanja stvari. Iz iskaza svjedoka pak slijedi da se u pravcu Sarawak-Singapur u posljednjih 40 godina nisu izdavale teretnice nego samo časničke potvrde, a da u pravcu Singapur-Sarawak nije bilo nego samo 25% teretnica, a 75% časničkih potvrda. Tamo gdje su izdavane časničke potvrde nije izdana teretnica, a uvijek se tražio povratak časničke potvrde kod predaje tereta. Tvrdnju tuženih da je dokaz da je nešto pravno obavezan običaj samo ako se dokaže da je najprije bio osporavan, a onda priznat (prema načelu iz Bettany v. Eastern Morning Hull News Company, Ltd. (1900)), sudac otklanja, jer smatra da osporavanje i dokaz o tom osporavanju ne može biti pretpostavke za utvrđjivanje postojanja običaja. Konačno izvod tuženih iz činjenice što je na časničkoj potvrdi štampano "Not Negotiable" (neprenosivo), pa da je časnička potvrda i na tom području u jednakom odnosu prema teretnici kao i svagdje drugdje, takodjer je otklonjen, jer sudac smatra da je časnička potvrda i s takvim natpisom s jedne strane upravo potvrda o ukrcaju, a s druge strane nju trgovina ovoga kraja smatra i sličnom teretnici ne obazirući se na spomenute riječi. Svi koji su sudjelovali u prometu prelazili su preko riječi "Not Negotiable", pa prema

tome nema ništa nerazumnoga smatrati prenosivim papir na kojemu piše suprotno, ako svi preko toga prelaze. Dosljedno tim izvodima sud je uzeo da su tužitelji uspjeli dokazati da se u trgovini koja se odnosi na prijevoz tereta između Sarawaka i Singapura časnička potvrda, tipa kao što su ove u ovom sporu, smatra ispravom za raspolaganje teretom jednako kao i teretnica.

Slijedeće pitanje jest da li su tuženi izdavanjem časničke potvrde, prema kojoj teret stoji na raspolaganje po tužiteljevoj naredbi, estopirani od toga da tužitelju poriču pravo na posjed tereta. U konkretnom slučaju vozar je znao da će krcatelj časničku potvrdu, u kojoj je bilo rečeno da će se teret izručiti po naredbi Oversea-Chinese Banking Corporation, Ltd, predati banci, pa sudac konstatira da je od strane tuženih tužiteljima (bankama) predstavljeno da će se tako postupati (naime držati teret na njihovo raspolaganje). Tuženi su tvrdili: kad bi se i radilo o takvom predstavljanju, da iz toga još ne slijedi da tuženima nije krcatelj mogao naknadno dati drukčiju dispoziciju i da se ne bi prema toj dispoziciji moglo postupati bez odgovornosti prema tužiteljima. Medjutim sudac dalje konstatira da nije dokazano da bi krcatelj dao takvu naknadnu dispoziciju, a to je i isključeno time što je krcatelj brodaru dao jamčevno pismo kad je dizao teret bez časničkih potvrda. Budući da je k tome vozar i znao da je drugotužiteljica postupala na temelju predstavljanja činjenica sadržanoga u časničkoj potvrdi, u ovom slučaju stječu se uvjeti analognih slučajeva (iako se nije radilo o "conversion") iz *Knights v. Wiffen* (1870), *Bryans and Others v. Nix* (1839) i *Evans and Evans v. Nichol and Nichol* (1844), a u kojima svima je zanijekano pravo krcatelju na naknadne dispozicije, nakon što je izdao analogne pismene raspoložbe (iako ne u obliku teretnice). Kako su tuženi tvrdili da u vrijeme kad je *Evans v. Nichol* riješen nije doktrina o ručnom zalogu ("pledge") u engleskom pravu još bila razvijena kao sada, a da sada, osim teretnice, zalog papira znači samo zalog te stvari ("a pledge of the ipsa corpora of them") a ne i zalog robe (prema *Official Assignee of Madras v. Mercantile Bank of India, Ltd.* - 1935), sudac ističe da pravila iz precedenata koje je on citirao nisu bila kasnijim presudama izmijenjena, pa dosljedno tome smatra da su tužitelji imali pravo na posjed tereta, i da je prema tome postupak tuženih bio protupravno interferiranje s tim njihovim pravom na posjed, što i jest sadržaj vanugovornog temelja obveze iz "conversion". Naknada štete je dosudjena prema drugotuženom čartereru, a glede prvotuženoga brodovlasnika obnovit će se rasprava s obzirom na činjenično pitanje da li se radilo o bare-boat charteru ili o običnom charteru.

(LLLR 1967,2,9, str.437)

E.P.

Bilješka.- U raspravi pred Malezijskom apelacijom sudjelovali su poznati londonski advokati (za tužitelja Mr. Michael Kerr. Q.C, a za tužene Mr. R.A. MacCrindle, Q.C. sa svojim mladjim suradnicima). Presuda je zanimljiva stoga što je na temelju engleskih precedenata pošla na historijski početak priznavanja pravnog učinka teretnice i iz tih precedenata povukla zaključak da nema u "common law-u" zapreka da se i lokalnim običajima dade isti učinak s obzirom na druge papire koji se nalaze u prometu, a vrše u odnosnim prilikama ulogu teretnice. Drugo pitanje koje je u ovoj rješidbi dotaknuto jest pitanje da li se ručni zalag robe može izvršiti zalaganjem papira koji daje pravo na raspoložbu robom, a koji nije teretnica. Malezijski sud nije smatrao da se to ograničava na teretnicu, a to je temeljio i na tome što precedenti na koje se pozivao nisu stavljeni van snage. U obim ovim pitanjima bit će moguće da Tajni savjet zauzme stajalište, a ona su od važnosti za čitavo područje "common law-a". Prihvaćena rješenja idu u pravcu elastične primjene vladajuće doktrine. Ukoliko bi naši brodari prevozili teret u prostoru Sarawak-Singapur, bila bi i rješidba za njih od neposrednog interesa, a ovako samo upućuje na to da na području "common law-a" treba voditi računa o stanju lokalnih trgovačkih običaja s obzirom na transportne papire.

E.P.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH  
AMERIČKIH DRŽAVA (VII okrug)

Presuda od 16.V 1967.

Cox c/a Northwest Airlines, Inc.

Prijevoz putnika zrakom - Vozarova odgovornost za smrt putnika - Vozar odgovara za smrt putnika ako se ne može ustanoviti uzrok pada zrakoplova - Na ovu okolnost ne utječe ni činjenica da je vozar dokazao da su on i njegovi ljudi upotrebljavali dužnu pažnju prije nesreće - Kod određivanja visine naknade štete treba odbiti iznos koji bi poginuli putnik pretpostavljeno morao platiti na ime poreza

Tužiteljica Irena Cox tužila je zračnog vozara Northwest Airlines, Inc. za naknadu štete zbog smrti svoga supruga u zračnoj nezgodi koja je zadesila 3.VI 1963. tuženikov zrakoplov Douglas DC-7C br. N920 nad Pacifičkim oceanom. Zrakoplov se zadnji puta javio u 11 sati i 7 minuta 3.VI 1963, a 4.VI 1963. nadjeni su ostaci zrakoplova u moru.

Federalni distriktni sud je udovoljio tužbenom zahtjevu i dosudio tužiteljici 329.956 dolara i 59 centi,