

Time je dao odlučnu važnost u pogledu pitanja mjerodavnog prava okolnosti što su stranke ugovorile nadležnost engleskog izabranog suda, iako su druge važne okolnosti govori- le u prilog mjerodavnosti švedskog prava, pa je tako sud potvrdio i maksimu poznatu engleskoj doktrini, koja glasi: "Qui elegit iudicem elegit jus" (Cheshire, op.cit. str.222).

V.F.

MALEZIJSKI SAVEZNI SUD

(Apelacioni odjel)

Presuda od 17.VIII 1964.

Rambler Cycle Company, Ltd. c/a  
Peinsular & Oriental Steam Navi-  
gation Company, Sze Hai Tong Bank,  
Ltd. (prvi umješači) i Southern  
Trading Company (drugi umješači)

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Primjena Konvencije o teretnici ili analognog internog prava na odgovornost broдача za prijevoz tereta - Ovi se propisi primjenjuju do momenta kad se teret nalazi iskrčan na kopnu - Prema tome za štete koje se dogode za vrijeme prijevoza u maunama ti se propisi primjenjuju - U okviru primjene ovih propisa primjenjuju se i njihove odredbe o zastari potraživanja

Tužitelj je u Londonu ukrcao pošiljku dvokolica i dijelova dvokolica i uputio ih na adresu drugog umješa- ča, Southern Trading Company, a tuženi brodar je izdao pet teretnica po naredbi s datumom 25.IX 1953. Brod "Chusan" je stigao na odredište u Singapur 25.X 1953, a 27.X 1953. je teret bio iskrčan i izručen na temelju bez zapreke bro- darova agenta primaocu, spomenutom drugom umješaču. Kako primalac nije imao teretnice, teret je iskrčan uz jamčevno pismo prvog umješača Sze Hai Tong Bank, Ltd. Tek 27.IV 1955. je Bank of China, Ltd, koja je bila krcateljeva banka, sa- općila brodarovu agentu da su njoj založene teretnice za ovaj teret, pa je tada prvi puta brodarov agent saznao tko drži teretnice.

Tužitelj je 29.VIII 1955. pokrenuo postupak pro- tiv tuženog broдача, a tuženi brodar je pozvao u parnicu banku koja mu je dala jamčevno pismo uz izdanje tereta primaocu bez vraćanja teretnice, a osim toga i primaoca tereta.

Nesporno je bilo medju strankama da je pravo na tužbu zastarjelo, pa da se tužba mora odbiti, ako nazočni slučaj povrede brodarovih dužnosti pada u okvir st.6, čl. III Haških pravila, a ako nije došlo do zastare, da tuženi brodar mora nadoknaditi štetu tužitelju-krcatelju, a tuženom brodaru prvi umješač-banka kao garant, a njoj (banci) primalac.

Prvostepeni sudac Tan Ah Tah je smatrao da do zastare nije došlo, jer je odredba st.6, čl.III Haških pravila izuzetna odredba, pa jer je tuženi počinio grubu povredu svojih ugovornih dužnosti ("fundamental breach of the contract of carriage") predajući teret osobi za koju je znao da nije imalac teretnice, nije on (brodar) ovlašten da se pozove na taj izuzetak. Za to svoje stajalište se sudac pozvao na rješidbu Tajnog savjeta u Sze Hai Tong Bank, Ltd. v. Rambler Cycle Company, Ltd. (1959) i na Karsales (Hanov) Ltd. v. Wallis (1956).

pravo

Apelacioni sud je smatrao da se "opće/obveza ne može pozvati u pomoć da bi dodala ili oduzela nešto odredbama jednog zakona" ("that the general law of contract can (not.scil.) be prayed in aid to add to or detract from the provisions of a statute"), pa da se mora ovaj slučaj riješiti tako da se zakon od 1924. (COGSA 1924) podvrgne ispitivanju i tumačenju. Predsjednik vijeća Dato Sir James Thomson citira izreke Lorda Atkina (u Stag Line, Ltd. v. Foscolo, Mango & Co, Ltd. and Others 1932)) i Lorda Macmillana u istom predmetu o potrebi da se COGSA 1924. tumači imajući u vidu činjenicu da je njome namjeravao englesko pravo dovesti u sklad s unifikacijom. Sam COGSA se primjenjuje na izlazne teretnice koje imaju sadržavati odredbu da dolazi do primjene COGSA. Odredba st.6, čl.III, prema izreci suca Roskilla u Compania Colombia de Seguros v. Pacific Steam Navigation Company (1963), očito je odredba o zastari ("limitation provision"), pa prema izreci suca Pearsona u Goulandris Brothers, Ltd. v. B.Goldman & Sons, Ltd. (1958) ova odredba može samo nekoga osloboditi od odgovornosti, a ne i spriječiti mogućnost prigovora ("brings about only a discharge of liabilities and not a barring of defences"). Odredba o zastari primjenjuje se samo na gubitak i oštećenje tereta, pa stoga treba ispitati da li konkretna šteta ulazi u taj okvir ili ne. Kako je Lord Somerwell of Harrow, u G.H.Renton & Co, Ltd. v. Palmyra Trading Corporation of Panama (1957) istakao Haška se pravila primjenjuju prema čl. 1. u vezi s prijevozom robe morem i prema sl. e) istog člana pojam prijevoza robe iz Pravila obuhvaća vrijeme od ukrcajanja do iskrcaja robe, pa sudac odatle zaključuje da se COGSA ne odnosi na događaje s teretom poslije iskrcaja s broda. Lord Atkin je u gore već spomenutom precedentu istakao da COGSA ne kodificira englesko pravo, nego samo unifi-

cira pravila o teretnici. Sudac Devlin je u Pyrene Company, Ltd. v. Scindia Navigation Company, Ltd. (1954) istakao činjenicu da se zakon primjenjuje samo na onaj dio ugovora za koji je teretnica dokaz i koji se nalazi u okviru zakona, dakle ne na eventualno ugovoreni kopneni prijevoz, a predsjednik suda Thomson smatra da se tako ne kaže i kad se radi o odredbama koje se odnose na vozarovu odgovornost kao depozitara ("bailee"). U nazočnom slučaju radi se o tome u kojem času se više COGSA ne primjenjuje na odnose stranaka. Sudac na temelju izreke suca Wrighta u Gosse Millard v. Canadian Government Merchant Marine, Ltd. (1927) i suca Roche u Godwin, Ferreira & Co, Ltd. and Others v. Lamport & Holt, Ltd. (1929) smatra da primjena COGSA prestaje kad se teret nalazi iskrčan na kopnu (dakle ne još na maonama), pa stoga na vozarovu dužnost za naknadu štete koja je nastala iza iskrcaja na kopno ne dolaze do primjene odredbe COGSA, pa ni one o zastari, nego opći zastarni rok za ugovorne i vanugovorne obveze od 6 godina. Wee L.J. složio se s tim predsjednikovim izvodima, ali je tome dodao da prema dictumima sudaca Devlina i Lorda Somerwell of Harrow u citiranim već precedentima šteta ili gubitak na teretu iz COGSA mora biti u vezi s dužnostima vozara iz čl. II Haških pravila, pa kako se u konkretnom slučaju radi o šteti zbog predaje tereta pogrešnoj osobi, radi se o nečemu različitom od iskrcaja o kojem govori čl. II Pravila, pa je tako ispravan zaključak predsjednika vijeća. Konačno treći član vijeća, Wylie C.J. dodaje, slažući se s predsjednikovim votumom, da sve zavisi u pogledu zastare od toga kako su stranke stilizirale klauzulu kojom su u svoj ugovor uključile Haška pravila, pa ako su, kao u nazočnom slučaju, to učinile tako da Haška pravila dolaze do primjene unutar onoga perioda za koji su ona propisala svoju valjanost, onda treba izvesti i sve konzekvencije iz toga, pa i u pogledu zastare. Pitanje odgovornosti su stranke u sporu pred sudom već riješile, tako da odgovornost postoji ako nema zastare, pa se stoga sud ograničuje na rješavanje pitanja zastare, iako bi inače trebalo u svjetlu ostalih klauzula teretnica o toj odgovornosti rješavati. Medjutim treći sudac smatra da je tuženi priznao svoju odgovornost s razloga što je odgovoran s vanugovornog naslova "conversion" (svjesnog mijenjanja naslova posjeda) prema rješidbi Hiort v. Bott (1874).

(LLLR 1963, 1, str.42)

E.P.

Bilješka.- Ova malezijska rješidba, naslonjena na engleske precedente, zanimljiva je s jedne strane jer postavlja vremenske granice za primjenu odredaba Haških pravila, povoljnih za brodara, a s druge strane i stoga što se bavi i

tumačenjem zastare iz st.6, čl.III Haških pravila. Distinkcija iskrcaja tereta od predaje tereta primaocu, koja se i općenito prihvaća, dovodi ovu rješidbu do toga da na odgovornost za gubitak i oštećenje tereta do kojih je došlo iza iskrcaja ne primjenjuje u korist broдача klauzule Konvencije o teretnici, odnosno ovdje COGSA 1924. U konkretnom slučaju to je učinjeno u pogledu zastare, ali je očito da bi takvo shvaćanje došlo do primjene i na ostale odredbe Haških pravila. Kako je poznato pokušaji da se u toku revizije Konvencije o teretnici do koje je došlo na zasjedanjima Bruxelleske diplomatske konferencije 1967. i 1968. protegne vrijednost Haških pravila preko dosadanih granica sve od preuzimanja tereta na prijevoz do predaje tereta primaocu na određitu nije uspio, jer su očito brođari smatrali da bi takva odredba bila za njih nepovoljna. Tako se kod primjene onih prava koja ne poznaju jedinstvenu odgovornost kod prijevoza iz teretnice (makar derogabilne za nekonvencijske periode) može lako desiti da brođar više i strože odgovara za nekonvencijske nego za konvencijske periode, ako se brođar ne zaštiti pomno izgrađenim klauzulama u teretnici. Takvo stanje je rezultat instinktivnog, upravo emotivnog, a ne razložitog otpora brođara protiv proširenja polja primjene Konvencije od 1924.

Drugo pitanje, naime na što se zastara odnosi, bilo je doduše nebitno u ovom sporu, ali je i ono dotaknuto i to tako da se smatralo da zastara dolazi do primjene ako se radi o povredi vozarovih obveza iz čl.II Konvencije. Primjena zastarne odredbe konvencije je u reviziji (čl.1, par.2) Protokola od 1968. proširena tako da obuhvaća odgovornost bilo koje vrsti za koju se utužuje brođar u vezi s teretom (dakle i vanugovornu i onu za zakašnjenje). Međutim i ova revidirana odredba o zastari ostat će, u okviru Konvencije, ograničena na vremenski period na koji Konvencija dolazi do primjene.

U našem pravu je situacija znatno jednostavnija, jer jednogodišnja konvencijska zastara primjenjuje se po čl. 128. ZOUIPB na sva potraživanja iz ugovora o iskorišćivanju pomorskih brodova. Ipak u malezijskoj presudi istaknuto pitanje od važnosti je i kod nas, kad treba pred sudom ili arbitražom primijeniti strano pravo ili Konvenciju izravno, a za naše brođare onda kad bi pred stranim forumom došlo do primjene strano čisto konvencijsko pravo.

E.P.