

na temelju pravnog naslova za naknadu štete koja u njegovoj domovini ne postoji. Izreke Lorda Pearsona, a i ostalih votanata, upućuju na to da će primjenom pravila postupka sudovi postaviti granicu primjeni lex fori na takve zahtjeve.

Prema tome je u prikazanoj presudi Chaplin v. Boys /1969/ fiksirana primjena engleskog prava kao lex fori na sporove pred engleskim sudovima za naknadu štete između britanskih državljana s boravištem u Engleskoj, ali i uzimanje u obzir lex loci delicti i u takvim slučajevima /naime element protupravnosti/. Međutim se čini da će u tim slučajevima biti dovoljno da postupak ne bude pravno dopušten, a da neće biti potrebno da bude civilno utuživ. Potvrđeno je pravilo da se pred engleskim sudom ne može utužiti civilni delikt koji je engleskom pravu nepoznat, jer obveza s naslova vanugovorne odgovornosti koja je nastala u inozemstvu, a ne postoji po domaćem pravu, ne može biti utužena. Naprotiv je ostalo neriješeno da li će u slučaju mješovitih stranaka dolaziti do primjene lex fori sam ili u kombinaciji i u kojoj s lex loci, i pod kojim uvjetima s obzirom na državljanstvo i boravište. Kako primjena ili neprimjena Machado v. Fontes /1897/ nije bila nužna za ovaj slučaj, izreke lordova koji su taj precedent otklonili /a bili su većina/ samo su obiter dicta, pa izračita rezerva Lorda Pearsona glede toga slučaja, koji on smatra da treba održati na snazi, upućuje na to da će on možda zadržati svoju aktuelnost i u buduće.

E.P.

ENGLJSKI APELACIONI SUD

Presuda od 8. X 1969.

Predsjednik Indije c/a Metcalfe Shipping Company, Ltd.
/Brod "Dunelmia"/

Brođarski ugovor - Arbitražna klauzula u brođarskom ugovoru vrijedi iako nije sadržana i u teretnici koja je izdana krca-
telju - prodavaocu iz FOB kupoprodajnog ugovora, ako je
naručitelj iz brođarskog ugovora postao putem naredja ovlašte-
ni imalac teretnice

Tužitelj, Predsjednik Indije, zaključio je ugovor o kupoprodaji FOB s talijanskim prodavaocem. Radi izvršenja toga ugovora zaključio je tužitelj kao naručitelj s tuženim brođarom "Metcalfe Shipping Company, Ltd." brođarski ugovor na

putovanje u kojemu je ugovorena nadležnost arbitraže u Londonu, a i to da zapovjednik može izdavati samo takve teretnice koje neće prejudicirati odredbama brodarskog ugovora. Brodar, odnosno njegov zapovjednik, izdao je talijanskom prodavaocu teretnicu koja je, pošto je iskupljen akreditiv, naledjem došla opet u ruke naručitelja. U luci odredišta naručitelj je uz povratak teretnice primio teret, ali je tom prilikom naručitelj utvrdio da postoji manjak u teretu, pa je ustao tužbom pred arbitražom. Arbitar je formulirao specijalno pitanje za sud /na temelju Arbitration Acta, 1950/ u pogledu nadležnosti arbitraže. Prvostepeni sudac Megaw /koji je u međuvrijeme postao apelacioni sudac/ prihvatio je stajalište tužitelja, u brodarskom ugovoru naručitelja. Prvostepeni sudac je naime odlučio da se u konkretnom sporu između naručitelja i brodarka ima primijeniti arbitražna klauzula iz brodarskog ugovora, iako ta klauzula nije izričito spomenuta i u teretnici, koja je došla naledjem u posjed naručiteljev iz brodarskog ugovora. Protiv prvostepene presude uložio je tuženi brodar žalbu /Praktično značenje spora je u tome što je u njemu kao i u nizu sličnih sporova već istekao zastarni rok iz Haških pravila./.

Prvostepena presuda je prikazana u br. 41, str. 47. ovog periodika.

Apelacioni sud je odbio žalbu i prihvatio stajalište prvostepenog suda iz slijedećih bitnih razloga:

Lord Denning M.R. konstatirao je da se u konkretnom slučaju radilo o nizu ugovora. Najprije je talijanski prodavalac s indijskim kupcem zaključio ugovor o FOB kupoprodaji prema kojemu je bilo ugovoreno da prodavalac nosi rizik do ukrcaja tereta na brod i do uručenja čiste teretnice kupcu. Prema tome tek predajom teretnice kupcu prestaje prodavaočev rizik. Drugi ugovor je brodarski ugovor od 6. VI 1961. prema kojemu je uzet u naval brod "Dunelmia", pa je u tom ugovoru utanačeno da će zapovjednik izdavati teretnice "bez prejudica za naručitelje". U tom ugovoru je ugovorena nadležnost londonske arbitraže. Treći ugovor je teretnica od 11. VI 1961. /na formularu prodavaoca/ koja se poziva na uvjete i prigovore iz brodarskog ugovora od 6. VI 1961. Konačno četvrti ugovor je onaj prema kojemu je prodavalac bianco naledjenu teretnicu s fakturom dostavio naručitelju, koji je cijenu platio. Na tom činjeničnom temelju, i citirajući propis Bills of Lading Acta /1855/ o tome da naledjnik stupa u položaj onoga koji mu je naledjio teretnicu s jednakim pravima kakva je on iz teretnice imao, prelazi sudac na pravno razlaganje s obzirom na to da li u ovom slučaju arbitražna klauzula iz brodarskog ugovora dolazi do primjene, makar je izdana teretnica prodavaocu, dakle osobi različitoj od naručitelja i brodarka.

Brodar se pozvao na stajališta autora: Scrutton on Charterparties, 17. izd. /1964/ koji kaže da naručitelj koji naknadno postane imalac teretnice ostaje u položaju imao ca teretnice i da se ne može pozvati na to da između njega i brodar a samo brodarski ugovor predstavlja pravi ugovor, pa se za to poziva na precedente Steamship Calcutta Company, Ltd. v. Andrew Weir & Co. /1910/ i Hogarth Shipping Company, Ltd. v. Blyth, Greene, Jourdain & Co., Ltd. /1917/ i na Carvere, Carriage by Sea, 11. izd. /1963/ koji kaže bitno isto /Razumije se, jedan i drugi pretpostavljaju da se teretnica razlikuje od brodarskog ugovora u svojim uvjetima./.

Lord Denning ispitujući ispravnost mišljenja autora, nalazi da brodarski ugovor nije ugovor u kojemu "bi brodar samo nudio najam broda drugome. To je ugovor po kojemu brodo vlasnik pristaje da preveze i preda teret.". Povreda ugovora slijedi iz takvih ugovornih dužnosti. Potpisivanje teretnica od strane zapovjednika nema značaj izmjene ugovora niti to smije imati. Pogotovo to vrijedi kraj klauzule "bez prejudica za odredbe brodarskog ugovora" o kojoj postoji brojna judikatura, pa se citiraju riječi iz precedenta Hansen v. Harrolá Brothers /1894/ prema kojima je značenje tih riječi da je to "ugovorni uglavak između naručitelja i brodo vlasnika da ugovor ostane nepromijenjen unatoč bilo kakvih obveza preuzetih u teretnicama", kao i rješidbe "Turner and Another v. Haji Goolam Mahomed Azam /1904/ da te riječi "znače da se prava brodo vlasnika prema naručitelju i vice-versa moraju sačuvati". Prema tim slučajevima brodarski ugovor je mjerodavan za odnose stranaka, a ne teretnice.

Nakon toga prelazi Lord Denning na kritiku precedenata na koje se brodar pozvao. U "Steamship Calcutta Company, Ltd. v. Andrew Weir & Co." /1910/ radilo se o tome da je jedna od stranaka imenom Noats imala teretnicu koju si je dala eskontirati od naručitelja u brodarskom ugovoru. Po njegovu mišljenju radilo se o tome da je prema činjeničnim utvrdjenjima toga slučaja brodar zaključio posebni ugovor s krca teljem, a da je teretnica došla u posjed naručiteljev na temelju eskonta tražbine, a ne na temelju svrhe brodarskog ugovora. Međutim pravi precedent za rješavanje ovog slučaja iskrsao je na samoj raspravi, a pronašao ga je za sud naručiteljev pravni zastupnik. Radi se o slučaju "Rowtor Steamship Company, Ltd. v. Love and Stewart, Ltd." /1916/. Zanimljivost ovog slučaja je i u tome što je sudac iz Calcutta slučaja, sup., sudac Hamilton, u ovom drugom slučaju, u kojemu je prvi citiran, bio u međuvrijeme sudac Kuće Lordova pod imenom Lord Sumner. U slučaju "Rowtor itd." u brodarskom ugovoru je bilo ugovoreno da će stojnice računati 13 dana u polaznoj luci /u Finskoj/ i 13 dana u odredišnoj luci /u Norveškoj/ i da će biti reverzibilne. Prodavalac u Finskoj

je međjutim na teretnici naznačio da je u polaznoj luci proboravljeno 13 dana /umjesto stvarnih 9/ i zatim naplatio teretnicu i dostavio ju kupcu. Prvostepeni sud /škotski/ stao je na stajalište da riječi uvrštene u teretnicu vežu naručitelja, pa je takvo stajalište potvrdio i Apelacioni sud Škotske /The Court of Inner Session/. Međjutim Kuća lordova je izmijenila nižestepene presude, pa je jedini votum u ime K.L. Lorda Sumnera glasio u njegovom bitnom dijelu: "Uostalom podnoseći teretnicu tuženi su učinili samo ono što su morali u svrhu da postignu izručenje njihova tereta. Oni su ju od prodavaoca primili na temelju kupoprodajnog ugovora kao simbol izručenja tereta dok je teret bio u plovidbi. Ništa se nije desilo po čemu bi između naručitelja i brodovlasnika nastao kakav novi ugovor za prijevoz tereta. Nikakva nova pogodba nije načinjena prema kojoj bi tužitelji prevozili za tužene teret prema teretnici umjesto prema brodarskom ugovoru. Zaslužena vozarina bila je vozarina brodarskog ugovora, a teretnica u rukama tuženoga bila je samo primka za teret. To je uobičajeni učinak dokumenata kao što su ovi u ovakvim okolnostima, pa citirani slučajevi ne dolaze do primjene na njih." Iz toga se vidi da Lord Sumner nije smatrao mjerodavnim slučaj "Steamship Calcuta Ccnp., Ltd." Slučaj "Rowtor itd." smatra Lord Denning identičnim s nazočnim slučajem, jer se isto radi o kupoprodajnom ugovoru, brodarskom ugovoru da bi se mogao izvršiti kupoprodajni ugovor, uzimanje teretnice od prodavaoca i skoro zatim naledja teretnice na kupca. Drugi slučaj, "Hogarth Shipping Company, Ltd. v. Blyth Greene Jourdain & Co., Ltd." /1917/ koji je prvostepeni sud smatrao nejasnim, ovdje se smatra da se ne odnosi na ovakav slučaj, jer se tamo sam naručitelj ograničio na zahtjev iz teretnice. Zbog toga smatra Lord Denning, M.R. da su tekstovi u poznatim piscima pogrešni i da treba reći u pogledu odnosa naručitelja: "Čak i ako naručitelj nije krcatelj i preuzme kao naledjnik teretnicu, ipak se njihovi odnosi upravljaju prema brodarskom ugovoru, barem u slučaju kad je zapovjednik ovlašten samo da izdaje teretnice bez prejudica za brodarski ugovor."

Lord Justice Edmund Davies je istakao da bi tek trebao da nauči da je englesko pravo "dužno da se uskladi s pogrešnim pogledima pisaca ili izdavača udžbenika, ma kako odlični bili, naprosto stoga što je njihova pogreška dugo vremena trajala". Uostalom on smatra da prvostepeni slučaj suca Hamiltona /kasnijeg Lorda Sumnera/ treba tumačiti tako da su bitna za njegovu odluku samo dva razloga /ratio decidendi/: da je teret bio oštećen za vrijeme putovanja i da brod nije bio sposoban za plovidbu. Sve drugo je obiter dictum, jer je neodlučna bila pravna pozicija stranaka. Isto vrijedi i za slučaj "Hogarth Shipping Company Ltd. itd.", jer i u tom slučaju se radilo o tome da je zahtjev morao biti konstruiran samo na

temelju teretnice, pa se i slaganje Scruttona, L.J. sa sucem Hamiltonom ograničilo samo na to. Pogotovu klauzula "bez prejudica za brodarski ugovor" posebno pokazuje na to da bi naknadna promjena ugovora bila potrebna da se to modificira.

Treći sudac, Fenton Atkinson, L.J. suglasio se s prvom dvojicom sudaca.

Vijeće nije dopustilo žalbu na Kuću lordova, iako se od strane broдача argumentiralo da bi takva žalba bila umjesna, jer da mijenja pravo kako je prema autorima toliko vremena bilo na snazi. Međutim Vijeće je sudilo jednoglasno, u skladu s prvostepenim sućem /koji je u međjuvrijeme postao apelacioni sućac/, a i arbitar je očito nerado primijenio sporni precedent suća Hamiltona.

E.P.

LLR 1969, 2, 476.

Bilješka.- Ova rješidba je u dva pravca značajna: s jedne strane za valjanost arbitražnih klauzula u brodarskim ugovorima u odnosima između broдача i narućitelja, a s druge strane i, šire, za mjerodavnost uglavaka teretnice prema uglavcima brodarskog ugovora za slučaj da teretnica izdana na temelju brodarskog ugovora dodje u narućiteljeve ruke u toku redovite cirkulacije toga vrijednosnog papira. Za oba slućaja su obje nižestepene presude suglasno utvrdile da je brodarski ugovor onaj koji ostaje mjerodavan. To pravilo vodi računa i o poslovnoj stvarnosti, jer bi inaće na temelju izdanih teretnica /koje su nužni preduvjeti za iskorišćivanje bankovnih akreditiva/ gotovo svaka u teretnici nereproducirana klauzula brodarskog ugovora padala, iako za to očito nema nikakvog poslovnog razloga. Malo je vjerojatno da bi Kuća lordova dirala ovu odluku, pa se stoga ona može smatrati definitivnom. - Inaće vrijedi zabilježiti da se ovaj postupak vodio od 1961.

E.P.