

Citirano je i 8. izd. Dicey, Conflict of Laws /1967/ u pogledu toga da će se o valjanosti arbitražne klauzule, kod ugovora kod kojih je primjenjivo pravo englesko, prosudjivati po engleskom pravu, ali da će se postupak arbitraže prosudjivati po pravu zemlje u kojoj se arbitraža održava, ako stranke nisu drukčije ugovorile. U konkretnom slučaju je odredjeni arbitar imao sjedište u Škotskoj, on je škotskog pravnik postavio za tajnika arbitraže, raspravljalo se po načelima škotskog prava i s formulacijama škotskog prava, a stranke nisu protiv toga prosvjedovale, dok nije na kraju postupka engleska stranka ustala zahtjevom za postavljanje specijalnog pitanja za sud.

Iz svih tih okolnosti slijedi da je arbitraža bila podvrgnuta u pogledu postupka škotskom pravu, pa je prema tome odbijen zahtjev engleske stranke da engleski sud naredi formuliranje posebnog pitanja za sud, jer je po škotskom postupku odluka arbitra konačna.

E.P.

Bilješka - Ova rješidba ima šire značenje nego što je značenje razgraničenja škotskog i engleskog prava na jednom odredjenom pitanju. Prema toj rješidbi je naime engleski sud, naglašujući autonomiju volje stranaka glede primjenjivog materijalnog i proceduralnog prava, utvrdio: kad stranke nisu upotrijebile svoje ovlaštenje da biraju postupovno pravo koje će primijeniti arbitraža, arbitraža ostaje podvrgnuta postupovnom pravu zemlje u kojoj djeluje. Ovo stajalište je nezavisno od toga koje će se materijalno pravo primijeniti na ugovor, a suci su međjutim svi stajali na stajalištu da će na samu valjanost i opseg arbitražne klauzule dolaziti do primjene isto pravo koje i na ugovor. Prema tome u toj rješidbi se arbitražna klauzula po sebi razmatra jednako kao i ugovor stranaka po materijalnom pravu koje dolazi do primjene na ugovor /proper law of the contract/, ali ostvarenje arbitraže se podvrgava proceduralnom pravu koje je mjerodavno za sjedište arbitra.

E.P.

FRANCUSKI KASACIONI SUD

Presuda od 21. II 1969.

Consorts Onfroy c/a Sté des Ets Duvant et Ateliers i
Chantiers de la Manche

Gradnja broda - Odgovornost brodogradilišta i proizvođača motora - Mane broda - Preuzimanje broda bez protesta - Brodovlasnik koji je od brodogradilišta preuzeo brod bez protesta nema prava naknadno zahtijevati naknadu štete, ako su mane prilikom preuzimanja broda bile vidljive - Činjenica da je upotrebom broda u početku mana manjeg intenziteta, koja se

mogla zapaziti prilikom preuzimanja broda, kasnije postala toliko jaka da je spriječila upotrebu broda ne uvjetuje da je mana postala vidljiva tek u času kad se brod nije mogao upotrebljavati, ako se moglo predvidjeti u vrijeme preuzimanja broda da će doći do nemogućnosti njegove upotrebe zbog povećanja intenziteta mane - Okolnost da je službena komisija koja je pregledavala brod bez prigovora odobrila radove ne znači da brod nije imao i vidljivih mana u času pregleda - Obveza proizvođača motora da će putem svojih ljudi pomoći brodograditelju da motor bude pravilno montiran u brod ne znači i njegovu garanciju da brod radom motora neće vibrirati

Francusko ministarstvo mornarice dalo je 1948. g. tužitelju dva broda kao zamjenu za njegova dva broda koja su propala u ratu. U svaki brod bio je ugradjen novi motor od 400 KS. Budući da su prema tvrdnji brodovlasnika motori zbog neuskладjenosti montaže s brodskim trupom prouzrokovali tako jako vibriranje broda da se brodovi nisu mogli upotrebljavati za ribolov, bilo je nužno izvršiti neke popravke. Ove su činjenice u postupku utvrđene kao istinite. Brodar tuži brodograditelja koji je sagradio brod i proizvođača motora za naknadu štete. Šteta se sastoji od troškova popravaka i izgubljene dobiti za vrijeme dok se brodovi nisu mogli upotrebljavati u ribolovu.

Apelacioni sud je odbio tužbeni zahtjev. Osnovno stajalište drugostepene presude bilo je da se radilo o vidljivim manama brodova, a kako su brodovi primljeni bez prigovora, tužitelj je izgubio pravo naknadno zahtijevati naknadu štete.

Protiv ove presude tužitelj iznosi slijedeće glavne prigovore:

U prvom redu ističe da je proizvođač motora garantirao da motori neće vibrirati. Nadalje, da je brodove pregledala i radove odobrila komisija sastavljena od predstavnika vlasti i Bureau Veritasa, što znači da se u momentu pregleda broda nisu zapažale vibracije, jer da su se mogle zapaziti, komisija bi bila stavila u tom smislu opasku. Napokon i u pretpostavci da se radilo o vibracijama koje su se prilikom primopredaje brodova mogle opaziti, treba ipak smatrati da su brodovi predani sa skrivenim manama, jer su vibracije u početku bile tako malog intenziteta da nisu priječile upotrebu broda. Tek nakon nekog vremena postale su toliko jake da se brodovi nisu mogli upotrebljavati i za svoju namjenu, naime za ribolov na otvorenom moru. Kad je intenzitet vibracije postao toliki da se brod nije mogao upotrebljavati, mana je tek tada postala vidljiva.

Kasacioni sud je potvrdio presudu Apelacionog suda odbacujući sve tužiteljeve prigovore. Glavni razlozi Kasacije jesu slijedeći:

Što se tiče navoda da je proizvođač motora u jednom pismu garantirao da njegovi motori ne vibriraju, Kasacija utvrđuje da je Apelacioni sud po svom slobodnom uvjerenju zaključio da se u tim pismima ne radi o garanciji, kako to navodi tužitelj, već da se proizvođač obvezuje da će putem svojih stručnjaka pomoći da se motori pravilno ugrade u brod. U postupku nije iznesena tvrdnja da ova obaveza nije izvršena. Apelacioni sud je, nadalje, zaključio da se vibracija opažala prilikom primopredaje brodova, na kojoj činjenici Kasacija mora temeljiti svoje pravno stajalište. Polazeći od toga sud smatra da je brodar morao znati da će se početne manje vibracije tokom upotrebe brodova pojačati, i da će eventualno biti tolike da će onemogućavati da se brodovi koriste prema svojoj namjeni. Prema tome i ovaj razlog ne govori u prilog tužiteljevu stajalištu da je mana broda prilikom primopredaje bila nevidljiva. Budući da se radilo o manama koje su se mogle opaziti prilikom primopredaje brodova, tužitelj nema pravo zahtijevati od tuženika naknadu štete. Kasacija se nije posebno osvrnula na tužiteljev navod da je službena komisija odobrila radove bez prigovora. Međutim iz činjenice da je potvrđena presuda Apelacionog suda, Kasacija stoji na stajalištu da ova okolnost ne znači da brod nije imao vidljivih mana u času primopredaje.

B.J.

Bilješka. - Čini se da bi se moglo prigovoriti stajalištu gornje presude da obaveza proizvođača motora da će sa svojim ljudima pomoći brodogradilištu da motori budu stručno ugrađeni u brodove ne znači i njegovu garanciju da brodovi zbog rada motora neće vibrirati. U okvir stručne montaže svakako spada i uklanjanje vibracije. Inače nije jasno koja odgovornost proizlazi za proizvođača motora na temelju okolnosti da se obvezao u navedenom smislu. Izgleda nam da bi za uklanjanje vibracije na temelju odnosne obaveze proizvođač morao biti odgovoran za naknadu štete ukoliko ne bi uspio dokazati da brodograditelj nije postupio po njegovim uputama, ili da je konstrukcija broda onemogućila sprečavanje vibracije. Ovo zadnje nije bio slučaj jer su vibracije naknadnim popravcima otklonjene.

B.J.

FRANCUSKI KASACIONI SUD

Presuda od 12. III 1969.

N.V. Scheepvaartkantoor Groningen c/a Sté Lorientaise des produits de la pêche i Sté Orey - Antumes et Cie

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Čista teretnica - Predaja tereta koji nije sortirana prema oznakama na tereticama - Brodar koji je izdao čistu teretnicu i koji primaocu predaje