

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLJSKI PRVOSTEPENI SUD
(Trgovači odjel)

(Queen's Bench Division -
Commercial Court)

Presuda od 15. i 16. VI 1970.

European Grain & Shipping, Ltd.
c/a J.H. Rayner & Co. Ltd

Sudac: Mocatta

Trade
CIF kupoprodaja - Cattle Food/Association ugovor broj 6 -
Zakašnjenje ukrcaja tereta uzrokovano štrajkom lučkih radnika -
Klauzula ugovora o višoj sili, štrajkovima itd -
Krcatelj koji je bio spriječen ukrcati teret u određenoj
luci zbog štrajka lučkih radnika ovlašten je u skladu s
klauzulom ugovora o višoj sili, štrajkovima itd. zahtijevati
produženje roka ukrcaja - Kod toga nije odlučna oko-
lnost što nije dokazao nemogućnost pravovremenog ukrcaja
u nekoj drugoj luci u kojoj bi bio ovlašten ukrcati teret
na temelju klauzule ugovora

Stranke su sklopile ugovor o kupoprodaji 1.000 tona kikirikija na formularu ugovora broj 6 od Cattle Food Trade Association po cijeni od 42 funte i 5 šilinga za 1 tonu CIF London i Avonmouth (500 tona za svaku luku). U ugovoru je bilo određeno da će roba biti krcana u nekoj indijskoj luci ili lukama, a kao vrijeme ukrcaja određen je mjesec ožujak 1968. godine. Klauzula 19 skraćenog teksta ugovora između ostalog predviđa sljedeće:

..... VIŠA SILA, ŠTRAJKOVI ITD.

Prodavaoci nisu odgovorni za z a k a š n j e-
n j e ukrcaja cijele robe ili nekog dijela uzrokovanog
.....štrajkom.....

Ako je vjerojatno da će doći do zakašnjenja u
ukrcaju iz bilo kojeg od gornjih razloga, krcatelji će obavijestiti kupce.....

Ukoliko se nakon davanja takve obavijesti zahtijeva produženje roka ukrcaja, krcatelji će dostaviti daljnju obavijest..... navodeći luku ili luke ukrcaja u kojima se roba namjerava krcati, a izvršenje ukrcaja nakon perioda predviđenog u ugovoru bit će ograničeno na tako određene luke.

Jedina relevantna klauzula iz potpunog teksta ugovora je klauzula 18.

..... ZABRANA.

U slučaju zabrane izvoza, blokade ili neprijateljstva, ili u slučaju izvršnog ili zakonodavnog akta od strane ili u ime vlade zemlje izvoznice, ili teritorija gdje se nalaze luka ili luke ukrcaja koji s p r e č a v a ispunjenje ugovora..... ovaj ugovor bit će poništen. Prodavaoci će obavijestiti kupce bez odlaganja o gornjim razlozima. Ukoliko se traži, prodavaoci su dužni dokazati opravdanost svoga zahtjeva za poništenje ugovora.....

Sve do 29.III 1968. godine prodavaoci su namjeravali ispuniti svoju obavezu glede pošiljke od 500 tona koja je trebala biti upućena u Avonmouth ukrcajem robe u Kalkuti i s tim u vezi sklopili su različite aranžmane za taj ukrcaj, a kojega činjenično utvrđenje među strankama nije sporno. 29.III 1968. godine izbio je štrajk lučkih radnika u Kalkuti i trajao do 4.IV 1968. godine. Među strankama je nadalje nesporno da bi ukrcaj stvarno bio i izvršen suglasno obavezama preuzetim u ugovoru da prodavaoci nisu bili spriječeni štrajkom. Štrajk sam po sebi nije spriječio ukrcaj bilo koje robe iz drugih indijskih luka.

U skladu s klauzulom 19 o višoj sili prodavaoci - tužitelji su pismom od 2.IV 1968. godine obavijestili kupce zahtijevajući produženje roka ukrcaja i imenujući Kalkutu kao luku ukrcaja. Pismom od 25.IV 1968. godine tuženi kupci zaniijekali su tužiteljima pravo na produženje roka ukrcaja prema klauzuli o višoj sili i odbili su prijem ispunjenja toga dijela ugovora. Roba je bila u međjuvremenu ukrcana na m.b. Rostock i izdane su teretnice datirane 17. 18. 19. i 20. IV 1968. godine.

Time je došlo do spora. Tužitelji - prodavacci zahtijevali su naknadu štete. Spor je rješavala arbitraža i odlukom od 3.V 1968. godine nadarbitar je odbio tužiteljev zahtjev. Tužitelji su uložili žalbu na takovu odluku, ali su se stranke sporazumjele da ne bi trebalo dalje postupati s tom žalbom i da se spor riješi pred redovitim sudovima, a troškovi žalbe i arbitraže da se imaju smatrati kao troškovi tužbe.

Sudac Mocatta koji je sudio u sporu kao pitanje o kojem treba odlučiti postavio je - da li su tužitelji bili ovlašteni na produženje roka ukrcaja u skladu s klauzulom 19 ugovora.

Tuženikov zastupnik ističe da ugovor dopušta krcaenje iz bilo koje indijske luke. Suglasno s time da bi tužitelji bili ovlašteni na prava iz klauzule 19 ugovora treba da

dokažu da po izbijanju štrajka nisu bili u stanju krcati u bilo kojoj indijskoj luci u ugovorenom periodu.

Sudac je bio upućen na brojne autoritativne precedente koji se odnose na djelovanje klauzule o izuzetnim okolnostima i opći princip prema kojemu kad stranka može ispuniti svoju ugovornu obavezu na različite načine, a traži ispriku za neispunjenje naslanjajući se na takovu klauzulu, trebala bi dokazati da je bila spriječena ispuniti obavezu u svim alternativnim metodama.

Prvi precedent bio je *Ross T. Smyth & Co. Ltd. v. W.N. Lindsay, Ltd.* 1953. Sudac Devlin izrekao je da je opći princip ukoliko se stranka namjeravala osloniti na zabranu izvoza kao ispričivi razlog za neispunjenje obaveze, trebala je dokazati da se zabrana odnosi na cijeli period određen ugovorom, a ukoliko se odnosi samo na dio perioda predviđenog za ukrcaj da se ispunjenje ugovora nije pokazalo nemogućim, ali jako otežanim.

Slijedeći precedent na koji je sudac bio upućen bio je *Phoebus D. Kyprianou v. Cyprus Textiles Ltd.* 1957. Ugovorena klauzula o izuzetnim okolnostima iz ugovora odnosila se na slučaj ako ukrcaj bude spriječen zabranom izvoza ili drugim izvršnim aktom donesenim u ime vlade teritorija gdje se nalazi luka ukrcaja. Prodavalac nije dobio izvoznu dozvolu. Pozvao se na navedenu klauzulu, no nije uspio u svojoj obrani, jer nije udovoljio teretu dokaza da dokaže da nije mogao pribaviti robu iz nekog drugog izvora i krcati u luci na koju se spomenuta zabrana ne odnosi, a koja je alternativno predviđena u ugovoru.

Zastupnik tuženikov ukazao je na usku paralelu tih precedenata i ovog slučaja, te da tužitelji nisu dokazali da nisu mogli krcati u zadnjim danima ožujka u nekoj drugoj indijskoj luci osim Kalkute.

Konačno sudac je bio pozvan na precedent *Brighton & Co. v. Bunge Y Born Limitada Sociedad* 1924. i diskusiju o toj dobro poznatoj odluci u *Reardon Smith Line Ltd. v. Ministry of Agriculture, Fisheries and Food* od Viscount Radcliff-a iz 1963. godine, gdje je riješeno suglasno prethodno izloženim slučajevima.

Opći princip izložen u ovim slučajevima nije lako definirati. Princip čini se ne zahtijeva da u svrhu izbjegavanja odgovornosti za neizvršenje stranka mora dokazati da je bila spriječena kroz cijeli period. Ako je ona aranžirala ispunjenje na kraju svoga opcionog perioda ili je mogla tada ispuniti obavezu a sprečavajući događaj tada nastane, ona bi se, čini se, mogla osloboditi odgovor-

nosti dokazujući da ništa razumno nije mogla učiniti da ispunji svoju obavezu u ugovorenom periodu. Ovo pokazuje: čak kad se primjenjuje opći princip da su dopušteni obziri prema namjerama stranke i pripremama koje je ona već učinila.

Zastupnik tužiteljjev nije pokušao na bilo koji način otkloniti primjenu principa iz izloženih precedenata, ali je predložio da se na osnovi ispravnog tumačenja klauzule 19 posebno u svjetlu odluke Kuće lordova u *J.H. Vantol Ltd. v. Fairclough Dodd & Jones Ltd.* 1967. opći princip ovdje ne primijeni.

Sudac se potom osvrnuo na netom spomenutu odluku Kuće lordova tražeći opću orijentaciju iz toga slučaja. Klauzula 11-A ugovora iz toga slučaja predviđa:

.....U slučaju rata, neprijateljstva i blokade koji s p r e č a v a j u ukrcaj, ugovor..... će biti poništen.

Klauzula 11-B odnosi se na zakašnjenje:

.....Ako z a k a š n j e n j e ukrcaja bude uzrokovano vatrom, štrajkovima, lok-autom..... ili iz drugih razloga obuhvaćenih pojmom više sile, a koji nisu rat, neprijateljstva ili blokade, vrijeme ukrcaja p r o d u ž i t će se za dva mjeseca.....

U odluci Kuće lordova velika težina poklonjena je razlikovanju upotrebe riječi "sprečavaju ukrcaj" u klauzuli 11-A i "ako zakašnjenje ukrcaja....." u klauzuli 11-B.

Istu opću dihotomiju sudac nalazi između klauzula 18 i 19 ovog slučaja. Obzirom na kompletne aranžmane učinjene za ukrcaj u ugovorenom periodu kao ovdje, i da je do zakašnjenja došlo iz jednog od specificiranih događaja, zaključio je da se radi o zakašnjenju ukrcaja robe u okviru klauzule 19, usprkos odsutnosti dokaza da druge dopuštene metode ispunjenja ugovora nisu dokazane kao nemoguće prije i poslije izbijanja štrajka i usprkos općem principu koji proizlazi iz slučajeva citiranim od strane tuženikova zastupnika.

Potvrdu svoga zaključka sudac posredno nalazi i u tekstu ugovora. ~~Nevjerojatno je~~ da će viša sila, vatra i slično simultano djelovati u svim indijskim lukama i izvorima opskrbe robom. Treba uzeti u obzir posebne aranžmane koje je prodavalac učinio. Riječi: luka ili luke ukrcaja u kojima se roba namjeravala krcati..... tendiraju po sučevu mišljenju isključenju bilo kakve obaveze prodavaočeve da traži alternativne metode za ispunjenje ugovorne obaveze.

Na temelju izloženoga sudac je odlučio da treba primijeniti precedent iz Vantol slučaja i presudio je u korist tužiteljevu.

(LLR 1970, 5, str.239)

S.J.

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD
(Admiralty Division)

Presuda od 14.VIII 1970.

"Banco" i drugi brodovi

Tužba in rem - Zaustavljanje brodova - Bruxelleska konvencija 1952 - Zakon o nadležnosti sudova 1956 - Tražitelj je ovlašten zaustaviti brod koji je u vezi s tražbinom ili bilo koji drugi brod istog vlasnika, ali ne više nego jedan brod - Sud može koristiti Konvenciju u tumačenju zakona koji je donesen da uzakoni materiju iz te Konvencije

Motorni brod "Monte Ulia" udario je u gat na rijeci Temzi 26.VII 1970. uzrokujući znatnu štetu na gatu i naftnim instalacijama. Tužitelj tvrdi da je do udara došlo zbog nemarnosti u navigaciji i upravljanju brodom tuženih "Banco". Na zahtjev tužiteljev zaustavljeno je sedam brodova tuženikova vlasništva uključujući i brod "Banco". Tuženi tvrde da na osnovi Zakona o nadležnosti sudova od 1956.god. čl.3, st.4 tužitelji imaju pravo zaustaviti samo brod "Banco", ili bilo koji drugi brod istoga vlasnika, ali ne više od jednog broda.

U sporu je raspravljeno pitanje tumačenja Zakona o nadležnosti sudova čl.3, st.4, koji se ima primijeniti na ovaj slučaj, naročito s obzirom na Međunarodnu konvenciju od 1952.g, koja se između ostaloga bavi i pitanjem zaustavljanja brodova.

U odnosnom čl.3, st.4 propisuje se da tamo gdje postoje uvjeti za osobnu tužbu prema osobi koja je u času nastanka tužbenog zahtjeva bila vlasnik ili čarterer, posjednik ili kontrolor broda, koji je uzrokovao štetu, može ustati stvarno-pravnom tužbom pred sudom pomorske nadležnosti i to prema:

"a) tome brodu koji je u vrijeme kad je tužba podnesena bio u vlasništvu osobe protiv koje bi se mogla podnijeti osobna tužba, ili

b) bilo kojem drugom brodu koji je u vrijeme kad je tužba podnesena bio vlasništvo iste osobe."