

ENGLESKI APELACIONI SUD

Presuda od 4.IX 1971.

Shipping Developments Corporation S.A.
c/a Souzneftexport (The "Delian Spirit")

Brodarski ugovor na putovanje - Stojnice su plaćene u vozari-
rini - Klauzula "berth or no berth" nameće naručitelju duž-
nost brodu pribaviti vez čim brod stigne pred luku ("off
the port") - Brod je stigao kad je stavljen naručite-
ljima na raspolaganje što je bliže moguće mjestu krcanja i
gdje obično borave brodovi koji čekaju na vez - Iako naru-
čitelj protivno svojoj obvezi nije pribavio brodu sigurno
mjesto za vez, brodar kod obračuna vremena čekanja mora
priznati naručitelju vrijeme stojnica - Ako jedna klauzula
ima oduzeti stranci pravo koje joj daje druga klauzula, to
mora biti jasno i izričito izraženo - Za valjano predavanje
pisma spremnosti nije potreban slobodan saobraćaj, ako je
sigurno da će ga brod dobiti

Tužiteljev brod "Delian Spirit" stigao je na sid-
rište u Tuapse (SSSR) u 01.00 sati 19.II 1964. Toga istog
dana predao je zapovjednik broda pismo spremnosti naručite-
ljevom agentu u 08.00 sati Brod je ostao na sidrištu do
08.00 sati 24.II 1964. kad je naručitelj brod uputio na pri-
vez u luci (udaljenoj 1 i 1/2 milje od sidrišta) kamo je
brod stigao u 13.20 sati i dobio slobodni saobraćaj u 16.00
sati. Počeo je krcanje u 21.50 sati, a dovršio ukrcaj 25.II
1964. u 19.10 sati. Prema klauzuli 5. brodarskog ugovora na
putovanje naručitelj je imao pravo na stojnice od 120 sati,
a prema klauzuli 6. bilo je predviđeno da će brod krcati i
iskrcavati na mjestu koje mu naznače naručitelji i gdje će
moći to sigurno učiniti. U klauzuli 7. dalje se kaže da će
stojnice započeti bilo da je brod na privezu ili ne ("berth
or no berth") šest sati od predaje zapovjednikova pisma spre-
mnosti naručitelju ili njegovom agentu, a u klauzuli 8. reče-
no je da će naknada za prekostojnice biti engl. funti 985.-
po tekućim danima. Brodovlasnik-tužitelj izvorno je pred ar-
bitražom tražio naknadu prekostojnica, tvrdeći da se i vrije-
me provedeno na sidrištu računa u stojnice, ali je kasnije
izmijenio svoj zahtjev (sve pred arbitražom) da traži naknadu
za zadržavanje ("delay") a samo alternativno naknadu za preko-
stojnice. Arbitar je formulirao pitanje za sud ("special ca-
se") o tome da li su, prema pravilnom tumačenju isprava, na-
ručitelji obvezani brodovlasnicima platiti iznos od engl.
funti 4.365.8.10 za povredu klauzule br.6. brodarskog ugovora.

Brodovlasnici su tvrdili da su naručitelji povrije-
dili svoju obvezu iz klauzule br.6. da naznače slobodan vez

čim je brod stigao na sidrište, a naručitelji su tvrdili da nema temelja za plaćanja naknade štete, jer je brod čim je stigao na sidrište bio brod koji je stigao na odredište ("arrived ship") i odluka kojom bi bili osudjeni na plaćanje naknade štete oduzela bi im stojnice na koje imaju pravo i koje pokrivaju sve vrijeme, ili gotovo sve vrijeme zadržavanja u Tuapsi sve do kraja ukrcaja.

Prvostepeni sudac (Donaldson J.) smatrao je da su naručitelji povrijedili klauzulu br.6, zatim da je brod bio "arrived ship" čim je stigao na sidrište, da na to da li je brod stigao ili ne nema utjecaja što nije dobio slobodni saobraćaj ("free pratique") kad ga je odmah mogao dobiti, i da dužnost naknade štete po klauzuli br.6. ne oduzima naručiteljima blagodati njihova prava na stojnice.

Apelacioni sud je preinačio prvostepenu odluku iz slijedećih bitnih razloga:

Lord Denning M.R. objašnjava da je tužitelj svoj zahtjev izmijenio na temelju stajališta suca Megawa u Sociedad Carga Oceanica S.A. v. Idolinoele Vertriebsgesellschaft m.b.H. (The Angelos Lysis)(1964), na temelju jednako formulara brodarskog ugovora kao što je i sporni, da je naručitelj dužan pribaviti vez čim brod stigne pred luku ("off the port") prema klauzuli br.6. Ta dužnost tereti naručitelje i ako brod nije "arrived ship" ukoliko nije došao u komercijalni dio ("commercial area") luke. Pošto naručitelji nisu udovoljili toj svojoj dužnosti, smatrao ih je sudac Megaw obvezanima na naknadu štete za zadržavanje ("damages for detention"). Nadarbitar Mustill Q.C. smatrao je ukoliko brod nije stigao ("arrived ship") i da nisu počele teći stojnice, pripada brodovlasniku naknada štete prema načelu spomenute presude suca Megawa, a prvostepeni sudac Donaldson smatrao je da je brod doduše bio stigao, ali da brodovlasniku pripada kako naknada štete za zadržavanje tako i naknada za prekostojnice, nakon isteka stojnica.

Lord Denning M.R. konstatira da je prema stajalištu Scrutton L.J. u Inverkip Steamship Company Ltd. v. Bunge & Co. (1917) naplata stojnica uključena u vozarinu za putovanje. Klauzula br.6. ne nameće brodaru dužnost da s brodom stigne u luku, nego je dovoljno da bude "off the port" zato da za naručitelja nastupi dužnost da mu pribavi vez. Ovoj klauzuli svrha je da zaštiti brodovlasnika od toga da na svoj trošak čeka pred lukom na vez. Sudac smatra da najprije treba utvrditi kada je "Delian Spirit" postao stigao brod. Za taj pojam su dvije presude od značenja.

Prema Leonis Steamship Company Ltd. v. Rank Ltd. (1908) smatrao je Apelacioni sud da je brod stigao kad je bio na nekoliko brodskih dužina od lukobrana gdje je morao čekati, jer su drugi brodovi bili na vezu. Druga je rješidba Sociedad Financiera de Bienes Raices S.A. v. Agrimpex Hungarian Trading Company for Agricultural Products (The Aello) (1961). U ovom drugom slučaju brod je morao čekati 22 milje daleko od komercijalne luke u rijeci La Plata. Kuća lordova je smatrala da brod nije stigao, jer nije ušao u komercijalni dio luke. Sudac Denning smatra da konkretni sporni slučaj spada u okvir precedentata Leonis, a ne Aello. Brod je naime stigao vrlo blizu priveza, a što nije bio unutar lukobrana, bio je jedini razlog što tamo nije bilo mjesta. Primjenjujući načelo izrečeno po Kennedy L.J. u Leonis da je brod stavljen na raspolaganje naručiteljima spreman, što se broda tiče, za krcanje što je bliže moguće mjestu krcanja i gdje obično brodovi koji čekaju na privez borave, sudac konstatira da je brod stigao, pa je i s toga mjesta predao prismo spremnosti. Istina je da su naručitelji povrijedili svoju dužnost iz klauzule br.6, ali sudac ne smatra da to brodovlasnika ovlašćuje da traži naknadu štete. Naručitelji su naime i onda ako moraju nadoknadivati zadržavanje broda ovlašteni da obračunaju svoje pravo na stojnice, a u skladu s nizom precedentata koji započinju s Petersen v. Dunn (1895) i koji završavaju s Inca Compania Naviera S.A. and Commercial and Maritime Enterprises Evangelhos P. Nomikos S.A. v. Mofinol Inc. (The President Brand) (1967). U ovom posljednjem slučaju je od strane suca (Roskill) podvučeno: ukoliko bi jedna klauzula imala oduzeti stranci pravo koje joj daje druga klauzula, da to mora biti jako jasno izraženo. Prema tome naručitelji su zadržali pravo na stojnice i mogu biti obvezani samo da plate naknadu za prekostojnice u onom opsegu koliko ih je bilo.

Na koncu na tvrdnju tužitelja da brod nije stigao, sudac se obazire tako da kaže kako spomenuti precedent vrijedi samo za posve specijalni slučaj na koji se odnosio, a da sada treba polaziti od Arment Adolf Deppe v. John Robinson & Co, Ltd. (1917), Naime ako na brodu nema nikakve zarazne bolesti, pa je sigurno da on mora dobiti slobodni saobraćaj, to ne može spriječiti valjano predavanje pisma spremnosti, ako još sam dokument nije izdan.

Sudac Fenton Atkinson pridružio se lordu Denningu, ali je naglasio da činjenica što se prihvaća u ovom slučaju da je brod stigao sprečava da se tužitelju prizna naknada štete za zadržavanje za ono isto vrijeme za koje su tekle stojnice.

Sir Gordon Willmer je iz bitno jednakih razloga sudio kao i lord Denning.

(LLR 1971, str.506)

E.P.

Bilješka.- U ovoj presudi Apelacioni sud je zauzeo stajalište u nekoliko važnih pitanja. U prvom redu je u vezi s precedentima Leonis (1908) i The Aello (1961) obrazložio da i brod koji nije ušao u luku nego ostao na sidrištu, ali što je bliže moguće luci, mora biti smatran brodom koji je stigao u naznačenu luku. Drugo zanimljivo stajalište je i konstatacija da suglasne rješidbe smatraju da su stojnice plaćene brodaru vozarinom, pa da prema tome stojnice svagda kad se radi o zadržavanju pripadaju naručitelju, tako da on smije uvijek obračunati vrijeme stojnica prema bilo kojoj tražbini za zadržavanje broda. Konačno je odlučno istaknuto da stranci pripadaju prava iz svih klauzula ugovora, pa oduzimanje prava iz jednog uglavka u drugom uglavku mora biti jasno izraženo, ako se želi da to ima učinak. Prema tome naknada štete za zadržavanje broda mora biti uskladjena s pravom naručitelja na stojnice, pa bi tek izričiti uglavak da zahtjev utemeljen na zadržavanju broda ne može biti smanjen pravom naručitelja na stojnice mogao izmijeniti rezultat sporova ove vrsti.

Apelacioni sud postavio je u ovoj presudi načelo da se pismo spremnosti predaje valjano iako u času predaje pisma spremnosti brod još nije dobio slobodni saobraćaj, a pod uvjetom da je stanje broda takvo da nema razloga za bojazan da ga ne bi mogao dobiti. U takvom slučaju vrijeme stojnica teče. Ono samo onda ne bi teklo kad bi na brodu postojala zaraza koja sprečava da dobije slobodni saobraćaj. Prema ovom načelu znači da sud smatra da je formalno postojanje isprave o slobodnom saobraćaju puka formalnost koja materijalno ne utječe na tok stojnica. Za ovo pitanje dosad nije bilo precedenta, nego se pozivalo na precedent Austin Friars (1894), ali taj precedent je sud (lord Denning M.R.) smatrao da se odnosi samo na osobite okolnosti slučaja u kojem je donesen.

Tužitelj je tražio dozvolu da se žali na Kuću lordova iz razloga da postoji mnogo sporova u vezi s tumačenjem spomenute klauzule, i što je pojam stiglog broda u ovom slučaju tumačen s obzirom na jednu malu luku, a sasvim različit bio je slučaj kod precedentu Aello (1961). (U slučaju Aello radilo se o luci Buenos Aires). Apelacioni sud je odbio taj prijedlog, ali je teoretski moguće da ga Kuća lordova prihvati. Međutim i drukčije tumačenje pojma stiglog broda ne bi

bilo od koristi tužitelju budući da ostaje pitanje uračunavanja stojnica (što slijedi opet iz drugih precedenata i rezoniranja sudaca u ovom slučaju), a in concreto su stojnice u ovom slučaju prekoračene tek za nekoliko sati.

E.P.

APELACIONI SUD, Douai

Presuda od 5.II 1971.

Capitaine du "Syrwe" c/a
Allianz i sedamnaest osiguratelja

Prijevoz stvari morem - Klauzula teretnice o nadležnosti suda - Klauzula koja se općenito poziva na nadležnost suda jedne države - Ova je klauzula valjana za međunarodni prijevoz i prema primaocu ako ima ozbiljan karakter bez obzira što u njoj nije točno naveden sud koji će biti nadležan za rješavanje odnosnog spora

Brodar, sovjetsko brodersko poduzeće, preuzeo je na prijevoz iz Dahomeja u Dunkerque teret oguljenih arašida u rasutom stanju. Na odredištu je utvrđeno da je određena količina arašida oštećena morskom vodom. Osiguratelji su nadoknadili štetu i tuže brodara zahtijevajući od njega iznos isplaćene osigurnine.

Spor je pokrenut pred francuskim sudom.

Brodar je podigao prigovor nenadležnosti suda. Navodi da je na temelju općih odredaba klauzula teretnice za spor nadležan sovjetski sud.

Prvostepeni sud nije prihvatio ovo brodarovo stajalište i proglasio se nadležnim unatoč odnosnoj klauzuli teretnice. Svoje stajalište sud obrazlaže činjenicom da na temelju člana 169. Zakona o parničnom postupku ugovoreni strani sud mora biti u klauzuli precizno naveden, a u ovom slučaju su stranke navele samo nadležnost sovjetskog suda.

Drugostepeni sud je prihvatio brodarovo stajalište i, priznavajući valjanost odnosnoj klauzuli, proglasio se nenadležnim za rješavanje ovoga spora. Razlozi suda jesu slijedeći:

U par. 25. Uvjeta teretnice navedena je slijedeća klauzula: "Sve reklamacije i tužbe, koje nastanu u okviru i