

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

KUĆA LORDOVA

Presuda od 15,16,17,21,22,23. i 24. VI 1976.

Concord Petroleum Corporation c/a Gosford
Marine Panama S.A.

Vijeće: Lord Diplock, Viscount Dilhorne, Lord Simon
of Glaisdale i Lord Fraser of Tullybelton

"THE ALBAZERO"

Prijevoz stvari morem - Gubitak tereta prouzročen potonu-
ćem broda - Trenutak prelaska vlasništva - Legitimacija
za naknadu stvarne štete od broдача - Vlasništvo prelazi
na primatelja danom kojeg mu je (na njega) indosirana te-
retnica upućena poštom - Kad je za prijevoz robe izdana
teretnica, a prijenosom nje vlasništvo prešlo na primatelja,
legitimacija za naknadu stvarne štete zbog gubitka tereta
pripada zakonitom posjedniku teretnice a ne naručitelju
prijevoza

Tužitelj je naručitelj prijevoza (Concord Petroleum Corporation), a tuženi je brođar (Gosford Marine Panama S.A.).

Tužitelj je 27.IV 1968. god. zaključio ugovor s naf-
tnom kompanijom "ESSO" o kupnji i isporuci većih količina
sirove nafte "in bulk" FOB La Salina (Venezuela) u nizu
prijevoza tijekom triju godina.

Nešto kasnije, tj. 23.XII 1968, tužitelj je zaklju-
čio ugovor o prodaji nafte RBP-u (RBP, Concord i Courtage
su podružnice američke kompanije Occidental) isporukom CIF
Antwerpen tankerima pribavljenim od strane Concorda, te se
ujedno obvezao snabdjeti RBP teretnicom u sporazumno odre-
đenoj luci odredišta u skladu s klauzulom A 7 INCOTERMS-a
1953. inkorporiranoj u ugovor o prodaji.

Brodarskim ugovorom na vrijeme (time charter party)
u Shelltime formi, datiranim 9.V 1969, Concordu je stav-
ljen na raspolaganje brod "Albacruz" od tuženog brođara
za vrijeme od pet godina. U ugovor je ušla i uobičajena
klauzula o brođarovoj obvezi dužne pomnje u pogledu sposo-
bnosti broda za plovidbu sve do isporuke kao i u pogledu
održanja njegove sposobnosti tijekom trajanja ugovora -
klauzula 2.

Jedan teret od 20.000 tona nafte (u nizu drugih tereta) bio je ukrcao u La Salini 3.I 1970. za prijevoz do iskrcajne luke koja je kasnije označena kao Antwerpen i tada je izdana teretnica prema kojoj je teret trebalo izručiti po naredbi Concorda.

"Albacruz" je otplovio iz La Saline istog dana a krcatelj je uputio zračnom poštom ukrcajne dokumente - dva izvorna primjerka teretnice - naručiteljevom agentu kompaniji Courtage koja ih je potom indosirala i uputila poštom RBP-u 13.I 1970.

14.I 1970. "Albacruz" je potonuo i njegov teret je izgubljen. Slijedećeg dana, tj. 15.I RBP je primio indosirane teretnice.

Concord je ustao tužbom zahtijevajući od broдача naknadu stvarne štete za gubitak tereta, navodeći da je potonji povrijedio klauzulu 2 ugovora o prijevozu.

Sudovi su rješavali dva sporna pitanja:

- 1) Da li je Concord još uvijek imao vlasništvo i pravo posjeda na teretu u vrijeme njegova gubitka?
- 2) Da li je Concord kao naručitelj legitimiran zahtijevati stvarnu štetu od broдача zbog povrede ugovora o prijevozu za gubitak tereta, i pod pretpostavkom da u vrijeme gubitka nije bio vlasnik niti snosio rizik na teretu, odnosno on sam nije pretrpio stvaran gubitak?

Prvostepeni sudac (J.Brandon - Adm.Ct.) i Apelacioni sud složili su se u pravnom zaključku o prelasku vlasništva na teretu, presuđujući da su vlasništvo i izravna prava na posjed prešla RBP-u danom upućivanja indosirane teretnice poštom, tj. 13.I 1970, dakle prije gubitka tereta 14.I 1970, te da slijedom toga Concord u vrijeme gubitka više nije imao vlasnički interes na teretu. Ovaj pravni zaključak je potvrdila i Kuća Lordova.

Međutim, u pogledu drugog spornog pravnog pitanja, za nas posebno zanimljivog, mišljenja sudova su bila različita.

Prvostepeni sudac je presudio da je tužitelj (naručitelj), unatoč prethodnog utvrdjenja da nije bio vlasnik

niti snosio rizik za teret u trenutku njegova gubitka, legitimiran zahtijevati naknadu stvarne štete od broдача temeljeći svoje pravo na postojanju posebnog ugovora ("special contract") između njega i broдача. Naime, broдарova ugovorna obveza "da preveze teret sigurno" temelji se na ugovoru o prijevozu kojeg je zaključio s naručiteljem a i temeljem izdanja teretnice prema kojoj je teret trebalo izručiti po naredbi Concorda. Osim toga, naručitelj je snosio i troškove prijevoza.

Slijedom toga sud zaključuje da je broдар "pristao" prevesti teret "kao Concordov teret" (naručitelj) te da je iz takvog sporazuma proizšao estoppel koji ne dopušta broдарu poricati naručitelju dostatan interes na teretu, odnosno njegovu legitimaciju za naknadu stvarne štete zbog gubitka ili oštećenja tereta.

Apelacioni sud je odbio žalbu tuženog broдача.

Povodom priziva tuženog broдача slučaj je rješavala Kuća Lordova koja je usvojila priziv i odbila zahtjev naručitelja.

Lord Diplock je u svom govoru (speech) iznio razloge koji opravdavaju odstupanje od primjene načela (distinguishing) donesenog u casusu Dunlop v. Lambert (1839), temeljem kojeg su niži sudovi usvojili zahtjev naručitelja, te je glasao za prihvatanje priziva, odnosno za odbijanje tužbenog zahtjeva. Ostali članovi vijeća (Viscount Dilhorne, Lord Simon of Glaisdale i Lord Fraser of Tullybelton) su se u svojim govorima jednostavno pridružili govoru Lorda Diplocka, bez vlastitih izvoda.

U govoru Lorda Diplocka ponajprije je istaknuto da je naručitelj zahtijevao naknadu stvarne štete od broдача za gubitak tereta i to "arrived value", tj. vrijednost robe u iskrcajnoj luci, mada u vrijeme gubitka robe nije više bio njen vlasnik niti sâm pretrpio gubitak iz razloga njene neisporuke na odredištu, te da vlasnik tereta (kompanija u istoj grupi kao naručitelj) nije više mogao tužiti zbog isteka jednogodišnjeg zastarnog roka predviđenog u čl.3, t.6. Haških pravila.

Lord Diplock je zatim ukazao na opće načelo engleskog prava u pogledu naknada šteta nastalih bilo kršenjem ugovora ili počinjenjem torte, iznoseći da je "njihova funkcija da osobu, čije je pravo bilo povrijeđeno, stave u isti položaj kao da je ono bilo poštovano utoliko, ukoliko sudska presuda na iznos novca može tako učiniti" (Their function is to put the person whose right has been invaded in the same position as if it had been

respected so far as the award of a sum of money can do so), odnosno da su odštete kompenzatorne naravi.

Tako kod trgovačkih ugovora, budući da je namjera ugovornih strana da pribave imovinsku korist ("to make a money profit"), opseg štete koja se može naknaditi zbog kršenja takvog ugovora je financijski gubitak koji je tužitelj pretrpio iz razloga propusta tuženoga da izvrši ugovor u skladu s njegovim odredbama.

Slijedom toga, naručitelj ne bi mogao biti legitimiran zahtijevati naknadu stvarne štete. Naime, stranka ugovora koja sama nije pretrpjela stvarni gubitak ima pravo samo na naknadu nominalne štete.¹⁾

1) Iznimke od toga općeg načela, odnosno slučajeve u kojima je stranka ugovora ovlaštena, iako sama nije pretrpjela gubitak, naknaditi stvarnu štetu u korist neke treće osobe koja nije stranka tužbe, nalazimo napose na području osiguranja. Tako, prema načelu donesenom u *Waters v. Monarch Fire and Life Assurance Co.* 1856. (ovo načelo je inkorporirano i u *Marine Insurance Act* 1906. s 26(3) za pomorsko osiguranje a inače je primjenjivo na sve oblike osiguranja vlasništva) osiguranik ima pravo tužbom prema polici osiguranja za robu naknaditi pun iznos štete na robu u korist bilo kojih osoba koje bi mogle imati pravo na robu u vrijeme nastanka štete, pod pretpostavkom da iz uglavaka (terms) police osiguranja proizlazi da je on namjeravao zaštititi njihove interese. Drugi primjer nalazimo u doktrini subrogacije osiguratelja, prema kojoj je osiguratelj ovlašten prisiliti osiguranika kojemu je naknadio štetu u cijelosti ili djelomično, da podnese tužbu protiv odgovorne osobe. Osiguranik odgovara osiguratelju za iznose dobivene presudom u mjeri u kojoj ga je osiguratelj obeštetio.

Treći primjer nalazimo u pravu bailee-a da tuži in detinue ili trespass za gubitak ili štetu na robu svog bailora, iako on sam nije bio odgovoran svom bailoru za gubitak ili štetu niti ga je bailor mogao prisiliti da tuži (*The Winkfield*, 1902). Bailee je ipak u slučaju uspjeha u parnici bio odgovoran svom bailoru za iznose dobivene presudom.

Naknada stvarne štete ("damages") kod povrede ugovornih obveza ima tužitelju naknaditi ono što bi bio primio da je ugovor ispunjen (a sve uvijek pod uvjetima predviđenima u slučaju *Hadley v. Baxendale*, 1854). Nominalna šteta se pak dosudjuje u simboličnom iznosu od 40 šilinga ako tužitelj nije dokazao da je pretrpio bilo kakvu štetu.

Medjutim, prvostepeni i Apelacioni sud usvojili su zahtjev naručitelja i presudili da je ovlašten naknaditi stvarnu štetu iako on sam nije pretrpio stvarni gubitak, temeljem načela izraženog u casusu Dunlop v. Lambert (1839) kojim su bili vezani.

Dunlop v. Lambert je bio škotski casus koji je u zadnjoj instanci rješavala Kuća Lordova na temelju slijedećih pravnorelevantnih činjenica:

Tužitelj je ukrcao bačvu od 34 galona (puncheon) whiskya na brod tuženoga za prijevoz morem. Za prijevoz je bila izdana teretnica u kojoj je tužitelj bio imenovan kao krcatelj a kupac whiskya bio je imenovan primateljem. Teret je bio izgubljen te je tužitelj (čini se da je naknadio gubitak svom kupcu) ustao tužbom protiv brodarka tražeći naknadu stvarne štete zbog povrede ugovora o prijevozu.

Kuća Lordova je donijela presudu na temelju razloga iznesenih u govoru Lorda Cottenhama, L.C.²), kojom je usvojila zahtjev naručitelja izričući da "ukoliko je naručitelj sačinio poseban ugovor ("special contract") s vozarom i vozar je pristao da od njega uzme robu i da je isporuči bilo kojoj pojedinoj osobi i na bilo koje pojedino mjesto, poseban ugovor nadomješta potrebu dokazivanja vlasništva na robi, i da "by the authority" casusa Davis v. James i Joseph v. Knox³), naručitelj, osoba koja sklapa ugovor s vozarom, može tužiti iako roba može biti roba primatelja".

- 2) Lord Diplock napominje da je njegovo zaključivanje zbunjujuće ("its reasoning is baffling") i ističe da se rasprava pred Kućom Lordova održala nekih 15 mjeseci prije nego što je presuda donesena (delivered).
- 3) Joseph v. Knox (1813) - Lord Ellenborough je rekao da je naručitelj mogao naknaditi vrijednost robe od voza-
ra i držati dobiveni iznos kao "trustee" za stvarnog
vlasnika (real owner).

Ova odluka Kuće Lordova je kao "authority" dala podlogu doktrini da naručitelj može tražiti naknadu stvarne štete od broдача ukoliko postoji "privity of contract" za prijevoz robe medju njima, s time da će, ukoliko nije vlasnik robe ili ona nije bila prevezena na njegov rizik, biti odgovoran stvarnom vlasniku za iznose dobivene presudom (for the proceeds of his judgment).⁴⁾

Lord Diplock je zatim iznio slijedeće bitne razloge koji ukazuju na potrebu odstupanja od gore spomenutog načela u konkretnom slučaju (i drugim sličnim slučajevima), odnosno vjerojatne razloge donošenja takvog načela u vrijeme kada je ono bilo prihvaćeno:

Prijenos vlasništva na robu tijekom prevoza morem postao je mogućnost tek kada je teretnica bila priznata kao isprava o naslovu sposobna za prenošenje vlasništva na robu u Lickbarrow v. Mason, 1794, ali prijenos teretnice nije prenosio pravo tužbe protiv broдача sve do stupanja na snagu Bills of Lading Acta, 1855.⁵⁾

Tako, u vrijeme kada je doneseno načelo u Dunlop v. Lambert, primatelj, premda je pretrpio stvarni gubitak (vlasništvo je prešlo na njega tijekom prijevoza) nije imao direktno pravo tužbe protiv broдача zbog gubitka ili oštećenja tereta, ukoliko nije postojala ugovorna veza izmedju njega i broдача (ukoliko ugovor o prijevozu nije zaključivao osobno ili ako naručitelj nije zaključivao ugovor kao njegov agent).

4) Iako se samo prigodno upućuje na ovu doktrinu u slučajevima Mead v. South Eastern Railway Co, 1870, Hayn, Roman and Co. v. Culliford, 1879. i u novije vrijeme u Gardano and Giampieri v. Greek Petroleum George Mamidakis and Co, 1961, čini se da je bila smatrana kao nesumnjivo pravo.

Lord Diplock ističe da i pisci od najvećeg autoriteta kao Abbot, Maude, Pollock, Blackburn i Scrutton upućuju na ovu doktrinu.

5) Mada se u prvoj polovini XIX st. neki od casusa o broдарovoj odgovornosti bave teretnicom, čini se da ugovor o prijevozu pokriven teretnicom ne tretiraju kao različit od bilo kojeg drugog ugovora o prijevozu.

Težeći u takvim slučajevima osigurati pravno sredstvo koje bi omogućilo da stvarna šteta bude naknadjena od osobe koja ju je prouzročila - od broдача koji je povrijedio ugovor o prijevozu - doneseno je spomenuto načelo na temelju kojega je naručitelju omogućeno da tužbom in assumpsit naknadi stvarnu štetu od broдача u korist primatelja.⁶⁾

Medjutim, stupanjem na snagu Bills of Lading Acta 1855, primatelju ili donositelju teretnice na koje je vlasništvo bilo preneseno predajom (consignment) ili indosamentom (indorsement) prelazi i pravo tužbe protiv broдача u pogledu obveza koje proizlaze iz ugovora o prijevozu na temelju teretnice.

Osim toga, primatelj - imatelj isprave za "valuable consideration" - je stavljen u povoljniji položaj jer "u izvršavanju svog vlastitog prava tužbe ima povlasticu estoppela, nepristupačnog naručitelju, da je teretnica neoboriv dokaz ("conclusive evidence") protiv broдача u pogledu ukrcanja robe opisane u njoj".

Nadalje, na temelju Brandt doktrine (zasnovana u Allen v. Coltart and Co, 1833, konačno razvijena u Brandt v. Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Co. Ltd, 1924), samom činjenicom isporuke robe primatelju ili donositelju teretnice došlo je do novog ugovora između njega i broдача ("on the same terms as the bill of lading") koji ga je mogao ovlastiti da tuži broдача iako Bills of Lading Act nije bio primjenjiv.

U slučajevima na koje se ne bi mogao primijeniti ni Bills of Lading Act niti Brandt doktrina (jer primatelj nije primio isporuku), budući da teretnica gotovo uvijek sadrži klauzule koje oslobadjaju broдача od odgovornosti koje bi mu inače mogle biti nametnute u nedostatku ugovora, ukoliko bi ga vlasnik robe tužio in tort, "bročaru zapravo nije u interesu negirati "privity of contract" s vlasnikom oštećene ili izgubljene robe".

6) Naime, sudovi su u to vrijeme vezivali pravo na naknadu stvarne štete uz pravo tužbe bez obzira da li je ovlaštenik tužbe i stvarno pretrpio gubitak, te se čini da je primatelj mogao zahtijevati od naručitelja povrat iznosa dobivenog presudom tužbom in debitoribus assumpsit za novac posjedovan i primljen od naručitelja na njegovu upotrebu tj. tužbom kojom se ostvarivao zahtjev iz neopravdanog obogaćenja.

Slijedom navedenih razloga, u slučaju kad postoje dva ugovora s brodarom koji pokrivaju isti prijevoz - ugovor o prijevozu (u predmetnom slučaju brodarski ugovor na vrijeme) i teretnica - primjena ovog načela ne bi bila opravdana.

Naime, na temelju teretnice postoji "privity of contract" između primatelja koji je pretrpio gubitak i broдача čijim je kršenjem ugovora gubitak bio prouzročen, te je primatelj mogao tužiti broдача i naknaditi štetu. Brodar, zaključujući ugovor o prijevozu, nije "namjeravao prihvatiti istodobnu odgovornost (concurrent liabilities) da bude tužen za isti gubitak ili štetu od strane naručitelja i primatelja ili donositelja teretnice", tim više što se prava naručitelja iz ugovora o prijevozu i ona primateljeva iz teretnice katkada razlikuju.

Lord Diplock u svom govoru na kraju zaključno podvlači da, iako je razvoj prava umanjio područje primjene i upotrebljivost načela u *Dunlop v. Lambert* u slučajevima kad je roba prevezena prema teretnici, nema potrebe da se načelo ukine u cijelosti. Naime, s obzirom na to da se načelo proteže na sve oblike prijevoza, uključujući prijevoz morem kada nije izdana teretnica, ono bi eventualno moglo osigurati pravno sredstvo u pojedinim slučajevima kršenja ugovora o prijevozu kada "ni jedan drugi ne bi mogao biti raspoloživ osobi koja je pretrpjela gubitak", navodeći ujedno kao primjer zakašnjeslu isporuku (late delivery).

(LLR 1976, 2, str.467)

M.P.