

ENGLJSKI APELACIONI SUD

Presuda od 8. i 9. II 1978.

Services Europe Atlantique Sud (SEAS)  
c/a Stockholms Rederiaktiebolag SVEA

Brod "Folias"

Suci: Lord Denning, M.R. Ormrod, Geoffrey Lane

Arbitraža - Arbitražna presuda - Brodarski ugovor - Valuta ugovorena u brodarskom ugovoru i navedena u teretnici je američki dolar - Arbitražni sud je donio presudu koja glasi na francuske franke - Da li su arbitri bili nadležni za donošenje presude koja glasi na valutu različitu od ugovorene

Vlasnici broda "Folias" su srpnja 1971. godine zaključili su kompanijom SEAS brodarski ugovor na vrijeme (New York Produce Exchange tip ugovora) prema kojem je brod trebao obaviti kružno putovanje od Mediterana do istočne obale Latinske Amerike. Ugovorena valuta bili su američki dolari, s time da je ugovor sadržavao uglavu prema kojoj će se bilo kakvi troškovi u stranoj valuti pretvarati u neku evropsku konvertibilnu valutu, funte sterlinga ili američke dolare. Takodjer, ugovor je za slučaj bilo kakvog spora između strana ugovornica predviđjao trgovačku arbitražu u Londonu, te englesko pravo kao mjerodavno.

19. srpnja 1971. godine na brod "Folias" je u Valenciji ukrcao teret koji se sastojao od luka u vrećama, a prevezen je u luku Santos u Brazilu. Tijekom prijevoza je propao dio tereta, zbog kvara na rashladnim uređjajima broda. Primatelji su, na temelju teretnice koju je izdao vozar, zahtijevali naknadu štete za propali dio tereta. Vozar, francuska kompanija SEAS, naknadila je štetu primateljima u visini od 469,120.25 brazilskih kruzeira, u što su bili uračunati i troškovi sudskog postupka. Da bi isplatili naknadu štete, kompanija SEAS morala je svoju nacionalnu valutu, francuske franke, promijeniti u adekvatan iznos brazilskih kruzeira.

Nakon toga, vozar, kompanija SEAS, zatražila je naknadu isplaćenog iznosa od vlasnika broda, švedskog SVEA. Tuženi nisu osporavali da je do štete došlo uslijed njihovog propusta da brod osposobe za plovidbu i prijevoz tereta, međjutim prigovorili su zahtjevu tužitelja da se presuda donese u francuskim francima, predlažući umjesto toga brazilske kruzeire. Razlog tomu je činjenica da je vrijednost

brazilske valute od vremena isplate oštećenim primateljima tereta, do trenutka donošenja presude (od kolovoza 1972. godine, do srpnja 1975. godine) toliko pala, da bi francuski vozar izgubio tom transakcijom gotovo polovinu sume koja je bila isplaćena na ime odštete.

Arbitražni sud je uvažio zahtjev francuskog vozara, dosudivši mu sumu koju je isplatio da bi nabavio iznos brazilskih kruzeira u francuskim francima, te kamate od dana isplate. Arbitri su svoju odluku podnijeli u obliku posebnog slučaja ("special case") prvostepenom redovnom sudu, tražeći odgovor na dva pitanja: prvo, da li vozar ima pravo na naknadu u francuskim francima, i drugo, ako je odgovor na prvo pitanje negativan, u kojoj valuti treba donijeti presudu (da li u brazilskim kruzeirima, američkim dolarima, ili funtama sterlinga), te prema kojem danu će se obračunati iznos naknade u toj valuti.

Sudac prvostepenog suda je donio odluku da presuda treba glasiti na brazilske kruzeire. Ovakvu je odluku utemeljio na slijedećim razlozima: kako je mjerodavno pravo za prosudjivanje spora englesko pravo, treba primijeniti pravilo prema kojem se naknada štete dosudjuje u valuti u kojoj je nastala šteta, a to je brazilska valuta. Šteta, vrijednost između cijene tereta i iznosa koji otpada na propali dio tereta, je obračunata i naknadjena primateljima u brazilskim kruzeirima. Po njegovom mišljenju, činjenica što su tužitelji - kao francuska kompanija - morali upotrijebiti odgovarajući iznos franaka da bi naknadili štetu u kruzeirima nije relevantna za rješenje spora.

Po žalbi tužitelja, o predmetu je raspravljao Apelacioni sud koji je uvažio žalbu tužitelja i potvrdio ispravnost odluke Arbitražnog suda da naknadu treba dosuditi u francuskim francima.

Stajalište suda iznio je Lord Denning, kojem su se, uz neke dopune, priklonila oba suca. Lord Denning je najprije upozorio da se ne radi o istom opsegu štete kad se radi o slučaju isplate razlike između cijene na tržištu cjelokupnog tereta i dijela koji je tijekom prijevoza propao, dakle o odnosu između vozara i primatelja, i opsega štete koji se pojavljuje u odnosu između zakupoprimca i vlasnika broda, gdje se kao šteta pojavljuje iznos kojeg je vozar isplatio oštećenome zbog krivnje vlasnika broda.

Nakon toga je raspravljeno pitanje u kojoj je valuti potrebno isplatiti tužitelja da bi dobio adekvatnu

naknadu, dakle da bi mu se kompenzirao trošak kojeg je imao na najpravičniji mogući način. Do 1970-ih godina stajalište engleskog prava bilo je da engleski sudovi mogu donositi jedino presude koje glase na iznose u funtama sterlinga. Takvo je stajalište bilo inspirirano stabilnošću engleske valute, a time i činjenicom da se primjenom tog pravila oštećenima nije nanosila šteta zbog izmjena vrijednosti drugih valuta. Takva praksa engleskih sudova potpuno je odbačena u najnovije vrijeme, te su precedenti utemeljeni na tim načelima postali za rješenje ovog slučaja bezvrijedni. S dvije poznate i često citirane presude, u slučaju Jugoslavenske oceanske plovidbe c/a Castle Investment Co. iz 1973. godine i presude u sporu Miliangos c/a George Frank (Textiles) iz 1974. godine, engleski sudovi počeli su donositi presude koje glase na stranu valutu. Međutim, u našem se slučaju prvi put radi o primjenjivosti pravila postavljenog ovim dvjema presudama za novčane transakcije na sporove koji proizlaze iz kršenja ugovorne obveze ("breach of contract"), a dotad se radilo o izvanugovornoj odgovornosti za štetu.

Apelacioni sud je, pri donošenju presude, slijedio princip prema kojem se kod dosudjivanja iznosa odgovornosti za štetu (ugovorne ili izvanugovorne) oštećenom mora naknaditi šteta u iznosu koji je najbliži mogućoj šteti koju je ovaj zaista pretrpio. To se načelo mora primijeniti i pri izboru valute u kojoj će se donijeti presuda. Jedino opće pravilo koje pritom sud mora primjenjivati je da valutu na koju glasi presuda odredi primjereno okolnostima slučaja, dakle da oštećenome naknadi štetu u valuti koja najispravnije odražava njegov gubitak ("in the currency which most truly expresses his loss"). Ako je trošak ili gubitak kojeg je pretrpio oštećeni učinjen u nekoj stranoj valuti, a za to je oštećeni morao upotrijebiti valutu koju koristi u svojim normalnim transakcijama, naknadu treba dosuditi u nacionalnoj valuti oštećenoga, što su u ovom slučaju francuski franci. Pri tomu treba dosuditi kamate od dana kad je učinjen trošak, odnosno pretrpljen gubitak, do dana donošenja presude.

Suci Ormrod i Geoffrey Lane suglasili su se s takvom odlukom, istaknuvši najprije da je u ovom slučaju trebalo donijeti odluku na temelju općih pravnih načela, jer nije bilo precedenta na kojeg bi se oslonili ("no authority"). Također, za takve je slučajeve nepotrebno donositi opća pravila, budući da se sud kod donošenja odluke o izboru valute za naknadu štete mora rukovoditi ispitivanjem činjeničnog stanja, kako bi ustanovio koja valuta će oštećenom najpravičnije naknaditi štetu.

(LLR 1978, str.535)

• K.T.

Bilješka.- U ovom slučaju je presuda u skladu s presudama koje su slijedile načelo postavljeno u slučaju broda "Teh Hu" (v. ovaj periodik br.44, str.62).

K.T.

TRANSPORTNO OSIGURANJE

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Presuda br.I Sl-1924/77-22  
od 30.I 1978.

Vijeće: Danijel Gamberger, Lida Horvat-Mandić,  
prof.dr Branko Jakaša

Osiguranje željezničkih vozila - Osiguranik ne gubi pravo na naknadu štete ako propusti obavijestiti osiguratelja o nastaloj šteti, premda drukčije određuju pravila osiguranja - Osiguratelj bi imao pravo na umanjenje osigurnine ako dokaže da osiguranik nije poduzeo potrebne mjere da se šteta smanji - Osiguranik ne može poduzeti nikakve mjere u svrhu smanjenja štete ako je šteta prouzročena sudarom motornih vozila

Tužitelj je željezničko transportno poduzeće, a tuženi je osiguranik.

Tužitelj u tužbi navodi da je sa osiguranikom sklopio ugovor o osiguranju svojih motornih vozila. Jedno vozilo je u sudaru bilo oštećeno, pa budući da štetu prouzročenu tim pokrivenim rizikom tuženi odbija nadoknaditi, tužitelj zahtijeva da ga sud obveže na naknadu štete.

Tuženi u svoju obranu iznosi da je tužitelj prema Pravilniku za osiguranje imovine Jugoslavenskih željeznica bio dužan obavijestiti ga u roku od 3 dana o nastaloj šteti. Ukoliko tako ne postupi gubi pravo na osigurninu.

Prvostepeni sud je obvezao tuženoga u smislu tužbenog zahtjeva.

Tužitelj je pravovremeno uložio žalbu.

U žalbi se poziva na razlog pogrešne primjene materijalnog prava. Ističe da njegova obveza na plaćanje navedenog iznosa ne postoji jer se tužitelj nije pridržavao Pravilnika za osiguranje imovine Jugoslavenskih želje-