

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLJSKI APELACIONI SUD

Presuda od 26.II 1979.

Carras Shipping Co. Ltd.
c/a The Food Corporation
of India

Vijeće: L.J. Roskill, L.J. Brandon, Sir David Cairns

"The Delian Leto" i "The Delian Spirit"

Legitimacija za pokretanje arbitražnog spora - Razlika pojmova "vlasnik" ("owner") i "raspoložujući vlasnik" ("disponent owner") - Značenje svakog od tih pojmova zavisi i od konteksta u kojem je upotrijebljen

Brodovi "Delian Leto" i "Delian Spirit" vlasništvo su dvaju različitih društava s jednim brodom ("single-ship companies"), a bili su dani u dugoročni brodarski ugovor na vrijeme tvrtki Carras Shipping Co. Ltd, a ta tvrtka ih je dala u brodarski ugovor na putovanje tuženoj indijskoj tvrtki. Došlo je do spora o toku stojnica pa su pokrenute parnice. Tužiteljica kao raspolagatelj brodovima ("disponent owner") preko P & I kluba Thos. Miller & Son imenovala je svojim arbitrom Donalda Daviesa i to u pismu u kojem klub, označujući da se pismo odnosi na brodarske ugovore na putovanje od 19. odnosno od 21.VI 1974, u ime vlasnika ("owner"-a) određuje arbitra. Tuženi suustvrdili da je arbitražni postupak neispravno pokrenut, jer da oni s vlasnicima tih dvaju brodova nisu u ugovornom odnosu i nisu ugovorili arbitražu, a da je sada istekao rok za pokretanje arbitražnog postupka iz odgovarajućeg uglavka u Centrocon ugovoru. Tužiteljica je naprotiv smatrala da je pozivanje na brodarski ugovor i u vezi s njime određivanje arbitra u ime vlasnika zapravo značilo u ime raspoložućeg vlasnika ("disponent owner"-a), pa da je stoga arbitražni postupak ispravno pokrenut.

Prvostepeni sudac je stao na stajalište da nema sumnje da je imenovanje arbitra uslijedilo u ime naručitelja u brodarskom ugovoru na vrijeme, a u njegovom sporu s podnaručiteljem u brodarskom ugovoru na putovanje. Uslijed žalbe tužene apelacioni sud je jednoglasno odbio žalbu iz sljedećih bitnih razloga:

Suci konstatiraju da nije ispravno uzimati da se riječ "owner" (tj. vlasnik) u tom kontekstu odnosi na u upisniku brodova upisanog vlasnika broda, nego da se mora ta riječ tumačiti u vezi sa čitavim sadržajem pisma, a napose s oznakom ugovora na koje se pismo odnosi. Neodlučno je što je bilo tko mislio o tome prije ili poslije sačinjavanja pisma, nego je odlučno samo kako treba konstruirati tu riječ u vezi s čitavim pismom. Stoga oni smatraju da u ovakvom kontekstu "Owner" (vlasnik) znači osobu ovlaštenu raspolagati brodom ("disponent owner") i na taj način je arbitražni postupak pravilno i unutar roka pokrenut.

(LLR 1979,2, str.179)

E.P.

"Owner" (vlasnik) i "disponent
owner" (raspoložujući vlasnik)
u engleskom pravu

Začudo kraj tolikih zakonskih i jurisprudencijalnih definicija pojmova baš u pomorskom pravu englesko pravo nema definicija za temeljne pojmove vlasnika i broдача. Vlasnikom se smatra, obično, osoba koja je upisana u upisniku brodova, ali zakupnik broда ("demise charterer") se ne upisuje u upisnik i stoga se u konkretnim slučajevima mora utvrditi kada i pod kojim nazivom će se o njemu raditi.

Ovi su pojmovi morali biti razmatrani u sporovima koji su se odnosili na legitimaciju osobe koja je nastupala kao raspolagatelj brodom, a nije bilo nesporno da li je vlasnik ili agent. Tako je u *Humble v. Hunter* (1843) rečeno da naziv ugovaratelja kao vlasnika ("owner") u brodarskom ugovoru ("in the charterparty") isključuje pretpostavku da je on djelovao kao agent (pa prema tome isključuje otkrivanje neotkrivenog principala), pa je ta rješidba izričito odobrena u *Formly v. Formly* (1910). Ove su rješidbe distingvirane u *O/Y Wasa SS. Co. v. Newspaper Pulp* (1949) izrekom suca *Morrisona* da ako je brodarski ugovor zaključen po osobi koja se naziva "disponent owner" (raspoložujući vlasnik) i ako je ta osoba pravna osoba - poduzeće koje upravlja brodom za račun vlasnika, vlasnici mogu nastupiti kao tužitelji iz tako zaključenog brodarskog ugovora. Prema tome su te dvije rješidbe ("*Humble v. Hunter* /1843/ i *O/Y Wasa SS. Co. v. Newspaper Pulp* /1949/) razlikovale

tretiranje pojma vlasnika od pojma raspoložućeg vlasnika s obzirom na ulogu osobe koja nije vlasnik i koja se hoće pozvati na svoje svojstvo pomorskog agenta. (Za ove rješidbe v. Carver's Carriage by Sea, Ed.R. Colinvaux-K.C. Guffie, London 1971, br.337.) Zanimljivo je da u vezi s institutom analognim našem zakupu broda ("charter by demise") koji se u cit. djelu definira upravo kao naš zakup (a uostalom i rješidbe pa i pisci su se opetovano tako izražavali) nema nijedne rješidbe koja bi razrješavala odgovornosti vlasnika - zakupodavca i naručitelja - zakupoprincipca međusobno (v. br.321 u nav. djelu).

Mislimo da ovdje prikazana rješidba zaslužuje posebnu pažnju s razloga što pokazuje kako je važno upotrijebiti u ugovoru formulu koja doista odgovara onome što su stranke htjele, a i da korespondencija stranaka mora biti u skladu s upotrijebljenom formulom a, dakako, i voljom stranaka. To će biti osobito važno kod brodarskih ugovora na vrijeme ili kod zakupa brodova u kojima nastupaju naša brodarska poduzeća, napose onda kada treba izbjeći zastare ili prekluzije, jer se uvijek mora imati pred očima mogućnost sporova kao i mogućnost nastupa zastara ili prekluzija za zahtjeve jugoslavenske strane. Posebno će biti potrebno na prikladan način razlikovati nosioca prava raspolaganja brodom našeg prava od broдача u onim slučajevima gdje će takva razlika postojati, a onda kada se upotrebljava engleska terminologija. Naime ista metoda interpretacije će vjerojatno biti upotrijebljena u zemljama common lawa izvan Engleske, a i u onima koje su pod interpretativnim utjecajem engleskog prava.

E.P.