

odnosno ako se zaustavi brod u postupku in rem, onda se po američkom novom zakonu gubi pravo postupati in personam. U Engleskoj je situacija drukčija /v. čl. 10/1/,/2/ State Immunity Act 1978/, razumije se, jer engleski zakon provodi u pogledu brodova u život pravila Medjunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o imunitetu državnih brodova, Bruxelles 1926/34.

ENGLESKI APELACIONI SUD

Presuda od 18. II 1981.

Compania Comercial y Naviera
San Martin S.A. c/a China
National Foreign Trade
Transportation Corporation

Brod: "CONSTANZA M"

Suci: Lord Denning M.R, L.J. Eveleigh, L.J. Fox

NEPLAĆANJE VOZARINE KOD BRODARSKOG UGOVORA NA PUTOVANJE

Brodarski ugovor na putovanje i podbrodarski ugovor na putovanje - Nesuglasnost odredbi brodarskog ugovora i teretnice o plaćanju vozarine - Podnaručitelj, preuzimajući naknadnim sporazumom s brodovlasnikom ulogu primatelja robe, preuzima i obvezu plaćanja cjelokupne vozarine koja za primatelja proizlazi iz teretnice, bez obzira što nije stranka teretnice - Arbitražni postupak - Pitanje uvjeta za dopustivost žalbe u slučaju sudskog rješavanja povodom "special case"

Louis Dreyfus et Cie iz Pariza u studenom 1978. prodao je određenu količinu pšenice tvrtki China National Cereals Oils and Foodstuffs Import and Export Corporation. Ugovorom između stranaka bilo je predviđeno da se kupovna cijena isplati otvaranjem akreditiva u Pekingu.

Kineski su kupci pribavili brod za prijevoz pšenice iz luke na rijeci Plati u Tsamkong u Kini. Brod se zvao "Constanza M", a osiguran je putem Chinese National Chartering Corporation of Peking - agenta China National Foreign Trade Transportation Corporation.

Da bi osigurala kineskim kupcima brod Chinese Chartering Corporation je zaključila s panamskom kompanijom Oceantrans podbrodarski ugovor za prijevoz pšenice, prema kojem je vozarina iznosila 28 \$ za tonu tereta, s time da se 90% vozarine plati unaprijed, u roku od 7 dana od potpisa teretnice.

S obzirom da Oceantrans Corporation nije raspolagala vlastitim brodom, morala je sklopiti brodarski ugovor na putovanje s renomiranim raspoložućim vlasnicima /"disponent owners"/ Compania Comercial y Naviera San Martin S.A. Ugovor je sklopljen 18. siječnja 1979. u Londonu za brod "Constanza M", a prema odredbi ugovora o vozarini Oceantrans Co. je trebala platiti veću vozarinu brodovlasnicima - tužitelju negoli će ubrati od podnaručitelja - tuženoga. Ugovor je predviđao 32 \$ po toni pšenice, s time da ukupni iznos vozarine bude isplaćen unaprijed u roku od 6 dana od potpisa svake teretnice /klauzula 42 ugovora/.

Kada je roba bila propisno utovarena na rijeci Plati, brodovlasnici su izdali časničku potvrdu, ali ne i teretnicu, jer vozarina još nije bila plaćena. Međutim, po argentinskom pravu, kada je izdana časnička potvrda može se odmah tražiti i izdavanje teretnice. Da ne bi došli u sukob s argentinskim pravnim poretkom, a da ujedno osiguraju svoje prava iz brodarskog ugovora, brodovlasnici su izdali teretnicu, ali je dogovoreno da u sadržaj teretnice udje i dodatna klauzula koja predviđa dopremu robe u luku iskrcaja prema naredbi Oceantrans Co. ili njegovog cesionara, s time da on /primatelj/ plati vozarinu u skladu s odredbama brodarskog ugovora od 18. siječnja 1979.

Chinese Chartering Corporation izvršila je uredno svoju obvezu iz podbrodarskog ugovora i platila Oceantransu Co. 90% vozarine unaprijed.

Međutim, Oceantrans Co. se pokazala, kako arbitraža kaže, nepoštenom i prijevarnom strankom. Primivši 90% iznosa vozarine prema podbrodarskom ugovoru, ona nije platila brodovlasnicima dugovanu vozarinu prema brodarskom ugovoru. Saznavši to, brodovlasnici - tužitelji zaprijetili su da će zaplijeniti robu kako bi naplatili dužnu vozarinu, pozivajući se na klauzulu podbrodarskog ugovora o privilegiji na ukrcanim stvarima /"lien clause", br. 21/.

Da bi to izbjegli Chinese Transportation Corporation - tuženi sklopili su s brodovlasnicima - tužiteljima sporazum 6. travnja 1979. prema kojem su tuženi pod protestom pristali platiti tužitelju polovinu vozarine. Arbitraža u Londonu trebala je riješiti da li je protest tuženih osnovan, i da li su oni dužni ispuniti obvezu koja je teretila Oceantrans Co. Prema spomenutom sporazumu tuženi su preuzeli ulogu primatelje robe na odredištu, pa kako su time prava brodovlasnika bila osigurana, to je roba predana tuženima i oslobođena zapljene.

U arbitražnom postupku pitanje odgovornosti tuženih za isplatu vozarine riješio je "umpire" Mr. Rehder i to u korist tužitelja. On je stao na stajalište da je tužitelj osnovano tražio isplatu vozarine od tuženih, jer su ovi sporazumom od 6. travnja 1979. postali primatelji robe, a prema tekstu teretnice vozarina tereti primatelja, bez obzira da li je on već jednom platio vozarinu po nekoj drugoj osnovi Oceantrans Co.

Svoju arbitražnu odluku Mr. Rehder je formulirao kao "special case", tako da je o istom pitanju rješavao i trgovački odjel High Courta. Mr. Justice Lloyd potvrdio je osnovanost stajališta arbitražnog suca uglavnom zbog slijedećih razloga:

1. tuženi su potpisom sporazuma od 6. travnja 1979. postali primatelji, pristali su platiti polovinu vozarine, bili su prihvatili odgovornost za troškove iskrcaja robe, a u pogledu pitanja osnovanosti njihove obveze plaćanja vozarine prepustili su odluku arbitraži. Sve to ukazuje da su tuženi, iako nisu strana teretnice, kao primatelji pasivno legitimirani u sporu za naplatu vozarine;

2. točna je tvrdnja tuženih da je odredba o vozarini sadržana u kl.42 brodarskog ugovora u kontradikciji sa dodatnom klauzulom teretnice o dužnosti isplate vozarine. Medjutim odredba teretnice ima prednost, a ni kl.42 brodarskog ugovora ne isključuje mogućnost da vozarinu plati primatelj, a ne naručitelj, kako je to uobičajeno kod naplate vozarine unaprijed;

3. sudac je uvjetovao pravo žalbe nezadovoljne stranke prethodnom isplatom cjelokupnog spornog iznosa tužitelju.

Žaleći se protiv odluke prvostepenog suda tuženi su ponovili uglavnom sve već ranije iznijete prigovore,

dodajući da smatraju odluku suda o uvjetovanju prava na žalbu neosnovanom, jer se radi o slučaju iz čl.21/I/ /b/ i /3/ Arbitration Acta iz 1950. Spomenuti Zakon dopušta ulaganje žalbe višem sudu u slučaju "special casea" bez prethodne dozvole prvostepenog suda ukoliko se radi o pravnom pitanju nastalom tijekom sudskog postupka, a koje je oblikovano kao presuda ili medjupresuda prvostepenog suda.

Na ovaj procesni prigovor reagirao je odmah već sam prvostepeni sudac Mr. Justice Lloyd priznajući tuženima pravo na žalbu u ovom slučaju bez posebnog "dopuštenja žalbe" /"leave to appeal"/ od strane prvostepenog suca ili apelacionog suda.

Sve ostale meritorne prigovore, odbio je drugostepeni sud /Court of Appeal/ uglavnom s ovim obrazloženjem:

1. Neosnovana je tvrdnja tuženih da oni nisu preuzeli ulogu primatelja predviđenih u dodatnoj odredbi teretnice, kad su na tu ulogu pristali dodatnim sporazumom od 6. travnja 1979, pa je isključen protudokaz protiv sadržaja tog sporazuma.

2. U slučaju nesuglasnosti odredaba brodarskog ugovora i teretnice o vremenu i osobi zaduženoj platiti vozarinu, prednost imaju odredbe teretnice, tako da je primatelj tj. tuženi osoba odgovorna za platež dužne vozarine tužitelju.

3. Pravilnim tumačenjem sadržaja dodatnog ugovora od 6. travnja 1979. upravo su tuženi pasivno legitimirani na platež dužne vozarine tužiteljima, pa nije osnovan prigovor tuženih da njihov protest treba tumačiti kao odbijanje da se prihvaćanjem uloge primatelja robe preuzmu i sve dužnosti primatelja predviđene teretnicom. Prema riječima teretnice tužitelj je mogao predati robu samo pravim primateljima odgovornim za isplatu vozarine, pa su tuženi prihvaćanjem uloge primatelja prihvatili i obveze stranke teretnice, bez obzira što nisu njeni potpisnici.

Zbog svih navedenih okolnosti slučaja, drugostepeni je sud odbio žalbu tuženih kao neosnovanu i potvrdio prvostepenu presudu uz dosudu dužnih troškova tužitelju.

/TLR 1981, 2, str.147/

LJ.M.

Bilješka.- Prikaz ove presude dvostruko je zanimljiv: materijalnopravno i procesnopravno.

Sud je podržao stajalište da se osoba primatelja može naznačiti nakon izdavanja teretnice sklapanjem posebnog dodatnog sporazuma brodovlasnika s trećim. Takvim sporazumom primatelj preuzima sve obveze koje za primatelja proizlaze iz teretnice, bez obzira što on nije neposredni korisnik teretnice i što nije u ugovornom odnosu s brodarom u brodarskom ugovoru.

Ovaj judikat dao je prednost odredbi teretnice, koja je izričito naznačila tuženoga kao primatelja na temelju sporazuma od 6. travnja 1979, i uslijed toga smatra da je nastupila za njega "estoppel" koja spriječava da on dokazuje suprotno od onoga na što je sam pristao.

Prema tome, podbrodarski ugovor tuženoga s naručiteljem u brodarskom ugovoru nije mogao ukinuti obveze tuženoga iz teretnice.

Druga zanimljivost ovog predmeta je pitanje dopustivosti žalbe u "special caseu".

Arbitražni je postupak, u ovom predmetu, reguliran starim Arbitration Actom iz 1950, koji je dopuštao postavljanje "special casea", jer je arbitraža započeta prije stupanja na snagu novog Arbitration Acta iz 1979.

Prema odredbi čl.21. Arbitration Acta /1950/ dopuštena je žalba protiv odluke prvostepenog suda /High Courta/ u "special caseu" i to bilo uz dopuštenje prvostepenog odnosno drugostepenog suda, ako se radi o pravnom pitanju nastalom za vrijeme arbitražnog postupka, bilo bez takvog dopuštenja, dakle uvijek kad se radi o nekom pravnom pitanju o kojem je prvostepeni sud riješio međupresudom ili presudom.

U konkretnom sporu arbitražni je sudac zatražio sudsku intervenciju u "special caseu" u povodu svoje međupresude o osnovanosti dužnosti tuženoga na platež vozarine. To je dakle bio onaj slučaj kad prema Arbitration Actu /1950/ nije potrebno da sudac posebno dopusti stranaka pravo ulagati žalbu višoj instanci. S obzirom da je sudac Mr. Justice Lloyd uvjetovao to pravo tuženome pret hodnim polaganjem jamčevine i time povrijedio Zakon, morao je uvažiti žalbu tuženoga i dopustiti mu pravo iznošenja žalbe višoj instanci bez dopuštenja prvostepenog suca.