

IMAJU LI UVIJEK KALUZULE O IDENTITETU PRIJEVOZNIKA PRAVNI UČINAK U ENGLISKOM PRAVU?

Queens Bench Division (Commercial Court)

Presuda od 10, 11, 13. i 16. ožujka 1998.

Sunrise Maritime Inc.

v.

Uvisco Ltd.

(Brod "The Hector")

Za utvrđivanje odgovorne osobe iz teretnice (brodovlasnik ili naručitelj iz brodarskog ugovora) najveći značaj ima navod u zaglavlju teretnice u kojem se označava prijevoznik. Ta činjenica ima veću dokaznu snagu od činjenice da je teretnica potpisana od zapovjednika kao službenika brodovlasnika i od činjenice da teretnica sadrži klauzulu o identitetu prijevoznika.

Teretnica potpisana od zapovjednika obično obvezuje brodovlasnika, ali to ne mora nužno biti tako. Klauzula o identitetu prijevoznika ostavlja mogućnost da se, usprkos njenom sadržaju, netko drugi, osim brodovlasnika, smatra prijevoznikom.

Sunrise Maritime Inc. iz Liberije (brodovlasnik) sklopio je 21./22. siječnja 1998. s američkom kompanijom US Express Lines (USEL) (naručitelj) brodarski ugovor na vrijeme (ugovor o *time charter-u* broda "Hector").

Nakon zaključenja navedenog ugovora o *time charter-u*, naručitelj je 22./23. siječnja 1998., u svezi s istim brodom, sklopio podbrodarski ugovor (ugovor o *sub-charter-u*) s engleskom kompanijom Uvisco Limited (podnaručitelj) radi prijevoza čeličnih limova iz Rusije u Gvatemalu.

Ugovor o *time charter-u* je bio zaključen na temelju NYPE formulara, dok je ugovor o *sub-charter-u* zaključen na temelju GENCON formulara. Ugovorom o *sub-charter-u* je bilo predviđeno da se izdaju teretnice na Conline formularu, da teretnice moraju biti čiste s naznakom da je teret ukrcaj (*Clean on Board*), te da zapovjednik treba dati punomoć da se teretnice mogu izdati u njegovo ime.

Dana 8. veljače 1998. godine brod "The Hector" je završio ukrcaj 5.268.329 mt čeličnog lima u luci Tuapse. Po završetku ukrcaja, zapovjednik je izdao

punomoć kompaniji Kobos Shipping Agency (Kobos), lučkom agentu u Tuapseu, da potpiše teretnice "strogo u skladu s časničkom potvrdom i potvrđama brojača i sa svim uvjetima i izuzecima sadržanim u *charter party*-ju od 22. siječnja 1998. godine", uz izričitu zabranu izdavanja linijske teretnice. U posebnom pismu upućenom Kobosu, zapovjednik je dao instrukcije da može izdati teretnice samo nakon dobijanja pismenog ovlaštenja od naručitelja.

Dana 8. veljače 1998. godine zapovjednik je izdao časničku potvrdu koja je sadržavala navod da je teret ukrčan na brod, ali je sadržavala i sljedeće opaske:

1. "Said to be, said to weigh",

2. Sav teret prije ukrcaja bio je složen izvan skladišta na otvorenom prostoru, kao i u otvorenim vagonima i nije bio zaštićen,

3. Sav teret je bio vlažan prije ukrcaja,

4. Na svim čeličnim limovima su uočeni tragovi djelomične korozije,

5. Svi svežnjevi su bili povezani slabim i djelomično pokidanim žicama.

Teretnica na koju se pozivao Uvisco bila je izdana u Londonu 13. veljače 1998. godine. Teretnica je bila datirana 5. veljače 1998. godine, dakle 5 dana prije završetka ukrcaja, i sadržavala je navod da je teret ukrčan. Teretnica je bila izdana na formularu Colinebill, ali je u zaglavlju sadržavala navod "LINER BILL OF LADING". U zaglavlju na desnoj strani bilo je otkucano: "CARRIER: U.S. EXPRESS LINES". U potpisu teretnice nalazio se navod: "za i po ovlaštenju zapovjednika - Withersfield Ltd., kao agent". Withersfield je bila kompanija koja je zastupala interese kompanije Uvisco. Na poledini teretnice bili su sadržani standardni uvjeti Conline teretnice, uključujući kaluzulu o identitetu prijevoznika.

Nakon što je završen ukrcaj tereta, brod je bio u zakašnjenju u luci Tuapse budući da USEL nije platio vozarinu brodovlasniku. Dana 17. veljače 1998. godine naručitelj je obavijestio brodovlasnika da nije u mogućnosti izvršiti putovanje zbog financijskih problema. Dana 18. veljače 1998. godine brodovlasnik je kontaktirao Uvisco u pokušaju da spriječi plaćanje vozarine USEL-u po osnovi *sub-charter-a*, ali je Uvisco već bio platio vozarinu. Dana 19. veljače 1998. godine brodovlasnik je donio odluku o raskidu ugovora o *time charter-u*. Dana 23. veljače 1998. godine brodovlasnik je pokrenuo tužbu protiv Uvisco-a kako bi se utvrdilo njegovo pravo da ne vrši prijevoz ako ne bude plaćena vozarina. Uvisco je u obrani kao argument koristio činjenicu da je u posjedu teretnice koja je sadržavala navod da je vozarina plaćena unaprijed (*freight prepaid*), te da je brodovlasnik obavezan izvršiti putovanje.

Suđenje je započelo već 26. veljače 1998. godine. Glavna pitanja koja su bila predmet rasprave bila su: je li iz teretnice odgovoran naručitelj ili brodovlasnik, te je li brodovlasnik dao ovlaštenje za izdavanje teretnice kakva je bila izdana.

Uvisco se oslanjao na općeprihvaćeno načelo u engleskom pravu da teretnice potpisane od zapovjednika obvezuju brodovlasnika. Glavni argumenti na koje se pozivao Uvisco bili su činjenica da je teretnica bila potpisana "za i po ovlaštenju zapovjednika", te da je teretnica sadržavala klauzulu o identi-

tetu prijevoznika. S druge strane, brodovlasnik se pozivao na navod u zaglavlju teretnice u kojem je kao prijevoznik bio naveden USEL. Brodovlasnik je dalje tvrdio da on nije dao ovlaštenje za izdavanje teretnice, nego da je to ovlaštenje dao USEL. On je također tvrdio da Kobos nije izdao teretnicu u skladu s ovlaštenjem zapovjednika, niti u skladu s časničkom potvrdom, te da je teretnica uz to bila antidatirana.

Sud se prilikom donošenja odluke oslonio na pristup suca Clarkea u slučaju *The Ines*, prema kojem "da bi se ustanovilo tko su zaista ugovorne stranke potrebno je proučiti dokument u cijelosti i razmotriti sve okolnosti u kojima je nastao".¹ Sud je uzeo u obzir opće pravilo da teretnice potpisane od zapovjednika obično obvezuju brodovlasnika, klauzulu o identitetu prijevoznika, kao i zaglavlje u kojem je kao prijevoznik bio naveden USEL.

Prema stavu suda, najveći značaj je imao navod u zaglavlju teretnice "CARRIER: U.S. EXPRESS LINES". Ovaj navod je izričito identificirao USEL kao prijevoznika, budući da je USEL bio jedina stranka koja je u teretnici bila imenom označena kao prijevoznik. Ta činjenica ima veću snagu od činjenice da je zapovjednik službenik brodovlasnika i od činjenice da je teretnica sadržavala klauzulu o identitetu prijevoznika.

U pogledu potpisa teretnice, sud je iznio stav da pravilo da teretnica potpisana od zapovjednika obvezuje brodovlasnika znači da "teretnica potpisana od zapovjednika obično obvezuje brodovlasnika, a ne da to mora biti tako". Što se tiče klauzule o identitetu prijevoznika, sud je iznio stav da ta klauzula "ostavlja mogućnost da se, usprkos njezinom tekstu, netko drugi osim brodovlasnika može smatrati prijevoznikom".

Na temelju tumačenja svih okolnosti, sud je zaključio da je iz teretnice odgovoran naručitelj, a ne brodovlasnik.

U odnosu na pitanje je li brodovlasnik dao ovlaštenje za izdavanje teretnice, sud je zaključio da takvo ovlaštenje nije postojalo. Sud je do takvog zaključka došao na temelju činjenice da je zapovjednik dao ovlaštenje agentu da izda teretnicu u skladu s časničkom potvrdom, a da teretnica koja je bila izdana nije sadržavala opaske koje su bile unijete u časničku potvrdu. Osim toga, datum teretnice se razlikovao od datuma časničke potvrde. Sud je smatrao da su ove činjenice dovoljne da se može zaključiti da brodovlasnik nije dao ovlaštenje za izdavanje teretnice kakva je bila izdana.

U zaključku presude, sud je kratko naveo da je iz teretnice kao prijevoznik odgovoran USEL, a ne brodovlasnik, te da u svakom slučaju brodovlasnik nije dao ovlaštenje za izdavanje teretnice kakva je bila izdana. Prema tome, brodovlasnik nije u obvezi prema Uvisco-u da izvrši prijevoz do određene luke.

(Lloyd's Law Reports, Part 3 (1998) Vol. 2, p. 287)

¹ *The Ines* (1995) 2 *Lloyd's Rep.* 144, p. 149.

BILJEŠKA

U ovom slučaju sud je najveću pažnju posvetio razmatranju okolnosti bitnih za identifikaciju prijevoznika, kao što su značaj potpisa zapovjednika, valjanost klauzule o identitetu prijevoznika i značaj imena prijevoznika u zaglavlju teretnice.

Značaj potpisa teretnice

U engleskom pravu vrijedi opće pravilo de teretnica koju potpiše zapovjednik, ili naručitelj s ovlaštenjem zapovjednika obvezuju brodovlasnika kao prijevoznika odgovornog za izvršenje ugovora o prijevozu. Zapovjednik se smatra generalnim agentom brodovlasnika ovlaštenim da u njegovo ime zaključuje ugovore s trećim strankama. Prema tome, zapovjednik obično potpisuje teretnice kao agent u ime brodovlasnika. Za razliku od zapovjednika, naručitelj nema generalno ovlaštenje da potpisuje teretnice u ime brodovlasnika. Međutim, kada je riječ o *time charter-u*, obično se smatra da naručitelj potpisuje teretnice kao agent brodovlasnika, tako da vlasnici tereta zahtjeve za naknadu štete najčešće usmjeravaju prema brodovlasniku.

Pitanje identiteta prijevoznika je činjenično pitanje i odgovor na to pitanje treba potražiti u dokumentima i drugim okolnostima u svakom konkretnom slučaju.² Opće pravilo da potpis zapovjednika obvezuje brodovlasnika nije bez izuzetaka. To pravilo znači, kao što je naveo sudac Rix u ovom slučaju, da "teretnica potpisana od strane ili po ovlaštenju zapovjednika u uobičajenim okolnostima obvezuje brodovlasnika, a ne da ga mora obvezivati". Takav potpis teretnice može obvezivati naručitelja ako odredbe *charter party-ja* ili teretnice i ostale okolnosti jasno ukazuju da je teretnica potpisana u ime i za račun naručitelja.³

Valjanost klauzule o identitetu prijevoznika

Klauzula o identitetu prijevoznika se smatra valjanom prema engleskom pravu. Stav engleskih sudova je da ova klauzula ima za cilj smanjiti konfuziju koja postoji prilikom identifikacije prijevoznika i to tako što kao prijevoznika identificira brodovlasnika.⁴

Međutim, kada je u teretnici naručitelj izričito imenovan kao prijevoznik, kao u slučaju *The Hector*, učinak klauzule o identitetu prijevoznika može biti doveden u pitanje. Možda je najvažniji dio presude u ovom slučaju taj da sud nije pridao značaj postojanju klauzule o identitetu prijevoznika u teretnici. Istina, sudac Rix nije doveo u pitanje samu pravnu valjanost klauzule

² Samuel v. West Hartlepool (1906) 11 Com. Cas. 115.

³ Harrison v. Huddesfield S.S. Co. (1903) 19 T.L.R. 386; Tillmans v. Knutsford (1908) A.C. 406; Paterson, Zochonis & Co. v. Elder Dempster (1922) 12 Lloyd's Rep. 69; The Venezuela (1980) 1 Lloyd's Rep. 215; The Rewia (1991) 2 Lloyd's Rep. 325; The Ines (1995) 2 Lloyd's Rep. 144;

⁴ The Berkshire (1974) 1 Lloyd's Rep. 189; The Vikfrost (1980) 1 Lloyd's Rep. 560; The Jalomohan (1988) 1 Lloyd's Rep. 443.

o identitetu prijevoznika, ali je jednostavno ignorirao njezin utjecaj u identifikaciji prijevoznika u konkretnom slučaju. Slučaj *The Hector* dao je priliku da se možda preispita pitanje valjanosti klauzule o identitetu prijevoznika u engleskom pravu. Nije zgoreg podsjetiti da većina ostalih nacionalnih prava ne priznaje valjanost ovoj kaluzuli.⁵

Značaj imena prijevoznika u zaglavlju teretnice

Proturječnost između potpisa “za zapovjednika” i klauzule o identitetu prijevoznika, koji ukazuje na brodovlasnika kao prijevoznika odgovornog iz teretnice, i imena naručitelja otkucanog u zaglavlju teretnice, koje ukazuje na naručitelja kao prijevoznika, nameće pitanje kojem od ovih elemenata treba dati prednost. Time dolazimo do pitanja značaja imena prijevoznika u zaglavlju teretnice.

Zaglavlje teretnice je dio teretnice koji često sadrži podatke o prijevozniku. U praksi, teretnice se često izdaju na formularu naručitelja, ali sama ta činjenica nije dovoljna za donošenje zaključka da je naručitelj prijevoznik. Problem se može javiti kada zaglavlje teretnice sadrži ime naručitelja, dok je teretnica potpisana u ime zapovjednika od strane agenta naručitelja, kao u slučaju *The Hector*.

Ako jedna stranka zaključi ugovor o prijevozu s naručiteljem vjerujući da je ovaj prijevoznik, te ako je naručitelj imenovan kao prijevoznik u teretnici, tada će naručitelj imati ozbiljne teškoće da dokaže da on stvarno nije prijevoznik. Činjenica da naručitelj ili njegov agent potpisuje teretnicu u ime zapovjednika ukazuje na to da naručitelj prilikom potpisa teretnice nastupa kao agent brodovlasnika. Međutim, čak i ako naručitelj potpisuje teretnicu kao agent, sadržaj teretnice može ukazivati na namjeru naručitelja da preuzme neposrednu odgovornost iz teretnice. Takav je slučaj kada teretnica sadrži ime naručitelja u zaglavlju, kao npr. u slučaju *The Hector* gdje je teretnica sadržavala navod “CARRIER: U.S. EXPRESS LINES”, što je nedvosmisleno ukazivalo na USEL kao prijevoznika. Prema sucu Rixu, na licu teretnice nije postojalo ništa na osnovu čega bi se moglo utvrditi tko je prijevoznik, osim odredbe koja je imenovala USEL kao prijevoznika, tako da je ta odredba bila odlučujuća za identifikaciju naručitelja kao prijevoznika. Iako je teretnica sadržavala klauzulu o identitetu prijevoznika i potpisa naručitelja “u ime zapovjednika”, takva teretnica neće obvezivati brodovlasnika već naručitelja ako je naručitelj potpisao teretnicu nastupajući kao prijevoznik i ako je on imenovan kao prijevoznik u teretnici.

Kada se teretnica koja identificira naručitelja kao prijevoznika prenese na treću osobu, tada će za naručitelja biti još teže dokazati da on nije prijevoznik. Teretnica ima svojstvo vrijednosnog papira na čiji sadržaj se oslanjaju treće osobe koje su, prema riječima suca Rixa, “daleko od originalnih okolno-

⁵ Č. Pejović, “The Problem of Validity of the Identity of Carrier Clauses” (1995) *European Transport Law*, vol. XXX, 297.

sti pod kojima je teretnica izdana”. Treće osobe ne moraju čak niti znati da je teretnica izdana na temelju *time charter-a*. Od njih se ne može očekivati da oni istražuju odnos brodovlasnika i naručitelja iz ugovora o *time charter-u*, niti da li je zapovjednik zaista ovlastio naručitelja ili njegovog agenta da potpiše teretnicu, niti zašto se ime naručitelja nalazi u zaglavlju teretnice. Kada naručitelj dozvoli da se njegovo ime unese u zaglavlje teretnice gdje se uobičajeno unosi ime prijevoznika, on ne može negirati točnost tog podatka prema trećem imatelju teretnice koji je ovu ispravu stekao u dobroj vjeri. Nema razloga zašto bi u rukama takve osobe teretnica imala apsolutnu dokaznu snagu samo u odnosu na podatke o teretu, što je izričito propisano Haškim pravilima. Prema načelu analogije i općim pravnim načelima, teretnica treba imati istu dokaznu snagu u pogledu svih podataka koje sadrži, uključujući podatke o prijevozniku. Ako naručitelj želi izbjeći da odgovara kao prijevoznik, prilikom potpisa teretnice treba izričito navesti da potpisuje kao agent u ime brodovlasnika i voditi računa da se njegovo ime ne nalazi u teretnici.⁶

Prof.dr. Časlav Pejović
Kyushu University, Japan

⁶ Opširnije, Č. Pejović, “Identitet prijevoznika kod ugovora o *time charter-u*” (1996) *UPP*, br. 149-152, str. 48, (dopunjena i izmijenjena verzija ovoga članka bit će objavljena u časopisu *Jornal of Maritime Law and Commerce* u travnju 2000. godine).