

OBILJEŽJA TERETNICE NA IME

QUEEN´S BENCH DIVISON (COMMERCIAL COURT)

Presuda od 17. travnja 2002.

J.I. MacWilliam CO. INC.

v.

MEDITERRANEAN SHIPPING CO S.A.

(Brod "Rafaela S")

Kada je izdana teretnica na ime prijevoznik je obavezan isporučiti stvari jedino osobi imenovanoj u teretnici. U tom smislu teretnica na ime nije isprava koja daje pravo na stvari (document of title). Ugovorne strane mogu izabrati žele li u teretnicu unijeti oznaku "po naredbi" ("order of") ili imenovati primatelja. Imenovati primatelja antiteza je unošenju u teretnicu oznake "po naredbi", koja označava teretnicu kao ispravu koja daje pravo na stvari. Teretnica na ime nije uređena Carriage of Goods by Sea Act-om 1971 (COGSA 1971), pa se ovaj propis ne primjenjuje kada je izdana takva teretnica.

Tuženi u sporu *Mediterranean Shipping Corporation* (MSC) kao zakupnik broda "Rosemary" i "Rafaela S". izdao je teretnicu na ime datiranu s danom 18. prosinca 1989. Teretnica je izdana u Durbanu. Odnosila se na prijevoz četiri kontejnera računalnih pisača od Durbana do Felixstowe sa krajnjim odredištem u Bostonu. Tužitelji su kupci koji su označeni kao primatelji stvari.

Relevantni podaci navedeni u teretnici su slijedeći: teretnica nije prenosiva, ugovoreni brod je "Rosemary", luka ukrcaja Durban, luka iskrcaja Felixstowe, konačna destinacija (kroz prijevoz) Boston, prijevoznina se plaća na odredištu. Uz to teretnica je sadržavala Paramount klauzulu prema kojoj se predviđa da se na teretnicu primjenjuju Haška pravila. Međutim, ako se stvari prevoze u ili iz Sjedinjenih Američkih Država, na teretnicu će se primjenjivati "United States Carriage of Goods by Sea Act, 1936 (kao nacionalni propis Sjedinjenih država). Teretnica sadrži klauzulu prema kojoj se predviđa u slučaju ako se stvari prevoze iz ili u SAD ograničenu odgovornost prijevoznika na US 500 po paketu ili uobičajenoj jedinici tereta, osim ako dodatna vrijednost nije iskazana.

Teret je prevezen od Durbana do Felixstowe brodom "Rosemary". Po dolasku u luku Felixstowe teret je prekrčan i dalje prevezen na brodu "Rafaela S" do odredišta

u Bostonu. Nova teretnica nije izdana za dio prijevoznog puta od Felixstowe do Bostona. Kupci su naveli da je teret toliko oštećen da njegov popravak ne bi bio ekonomski isplativ, a šteta na teretu je nastala za vrijeme prijevoza od Felixstowe do Bostona.

U ovom sporu može se ekstrahirati nekoliko važnih pravnih pitanja:

(1) je li “teretnica na ime”, teretnica u smislu s. 1(4) COGSA, 1971.,

(2) je li luka ukrcaja Felixstowe prema s. 1 (3) COGSA. Odgovor na ovo pitanje ovisi o tome radi li se o jednom ugovoru o prijevozu od Durbana do Bostona ili se radi o dva ugovora o prijevozu od Durbana do Felixstowe i Felixstowe do Bostona. Niti Južna Afrika niti U.S.A. nisu stranke Haških pravila, a Haška pravila su ozakonjena COGSA, 1971. Nije sporno da ukoliko je odgovor na jedno od pitanja negativan tada se U.S. COGSA primjenjuje.

(3) Postoji li prema ugovoru o prijevozu odgovornost MSC za štetu na stvarima.

(4) Je li MSC bio ovlašten ograničiti svoju odgovornost primjenom *U.S. Carriage of Goods by Sea Act, 1936 (COGSA, 1936)* ili jedino u skladu s režimom predviđenim u Haškim ili Haško-Visby pravilima ozakonjenim u *Carriage of Goods by Sea Act 1971 (COGSA, 1971)*.

MSC su uspjeli u sporu, tj. u arbitražnoj odluci ostvarili odgovor u svoju korist na prva dva pitanja.

Arbitražno tijelo razloge svoje odluke obrazložilo je na slijedeći način. Teretnica nije bila prenosiva. U tom smislu ona nije isprava koja daje pravo na stvari (“document of title”). Uvjet da isporuka bude izvršena prema teretnici i jedino prema uvjetima otisnutim na licu teretnice ima učinak samo ako je teretnica prenosiva i ne primjenjuje se kada teretnica nije prenosiva, kao što je u ovom slučaju. Prijevoznik je očigledno bio obavezan isporučiti stvari imenovanom primatelju i jedino toj osobi, pridržavajući se ugovora. U ovom slučaju teretnica je po svom obliku bila “teretnica na ime”, a takva teretnica nije teretnica u smislu COGSA, 1971. U odnosu na drugo pitanje arbitraža je zauzela stajalište da teretnica pokriva cjeloviti prijevozni put od Durbana do Bostona. Teretnica sadrži sporazum između krcatelja i prijevoznika. Prema uvjetima teretnice MSC je bio u obvezi prevesti stvari do Felixstowe, a ostavljena mu je opcija za preostali dio prijevoznog puta angažirati drugog prijevoznika. Ako on nije koristio uslugu drugog prijevoznika i jedino ako je cjelovit prijevoz izvršio osobno, tada nije potreban novi ugovor o prijevozu.

Kupci Mac William Co. Inc. uložili su žalbu protiv arbitražne odluke od 30. svibnja 2001. donijete u korist Mediterranean Shipping Co. S.A. prema kojoj je zauzeto pravno stajalište da teretnica izdana od Mediterranean Shipping Co. S.A. nije teretnica na koju se primjenjuje *Carriage of Goods by Sea Act, 1971*.

Kupci tvrde da se Haško-Visby pravila obavezno primjenjuju na dio prijevoznog puta od Felixstowe do Bostona. Svoju tvrdnju temelje na slijedećem:

- (i) Prema podacima iz teretnice putovanje prestaje u Felixstowe.
- (ii) Nova teretnica trebala je biti izdana u pogledu prijevoznog puta od Felixstowe do Bostona.
- (iii) Teretnica je trebala biti izdana u Velikoj Britaniji, u skladu s lukom ukrcaja, koja je Felixstowe, a ne Durban.
- (iv) Slijedom toga luka ukrcaja je Felixstowe a ne Durban i prema s 1(3) COGSA, 1971. se primjenjuje na prijevoz. Pravila se obavezno primjenjuju na prijevoz i MSC je jedino ovlašten ograničiti svoju odgovornost prema režimu Haško ili Haško Visby pravila ozakonjenim u COGSA 1971.

Žalitelji ističu da ne postoji definicija teretnice u COGSA 1971, ali očigledno 1(4) se odnosi na teretnicu kao dokument koji daje pravo na stvari. "Document of title" proturječi činjenici da bi dokument davao ovlaštenje na stvari samo jednoj osobi, jer on načelno nije specificiran za jednu osobu, on je dokument prema kojem stvari trebaju indosiranjem biti prenijete i isporučene prema samom dokumentu.

MSC je bio obvezan isporučiti stvari jedino primateljima, ta obveza postoji bez obzira da li primatelj predaje teretnicu, i to je posljedica sporazuma između MSC i krcatelja koja se nalazi u činjenici da teretnica naslovljena na primatelja bez korištenja fraze "order of".

U vrijeme zaključivanja ugovora stranke su očigledno predvidjele i u ugovoru utanačile dva prijevoza prema odvojenim ugovorima. Činjenica što je u ovom slučaju MSC izvršio oba prijevoza ne mijenja tumačenje ugovora i ono što se dogodilo je dosljedno tom tumačenju. Teret koji se prevezio bio je iskrčan s broda "Rosemary" u Felixstowe i ukrcan i prevezen brodom "Rafaela S".

MSC u odgovoru na žalbu ističu da se Haško Visby pravila ne primjenjuju zato što "teretnica na ime" nije teretnica prema s 1(4) COGSA, 1971. Ova pravila se ne primjenjuju na teretnicu, također niti bi se ona primjenjivala na teretnicu koja bi eventualno bila izdana za dio prijevoznog puta od Felixstowe do Bostona. Oni naglašavaju kako se čitav prijevoz od Durbana do Bostona ravna prema jednom ugovoru o prijevozu. Naime, u teretnici je evidentirana luka ukrcaja Durban a ne Felixstowe.

Žalba nije uvažena.

Sud (Queen's Bench Division - Commercial Court) je uvažio argumentaciju MSC-a (zakupnika broda). Zauzeo je stajalište kako je isprava koja daje pravo na stvari "document of title" u ovom kontekstu antiteza isprave koja daje pravo na stvari samo jednoj osobi. Teretnica je po svojoj prirodi isprava putem koje stvari mogu biti prenijete, isporučene upravo temeljem same isprave, odnosno njezinom predajom. Međutim, stranke teretnice mogu izabrati žele li unijeti oznaku "po naredbi" ("order of") radije nego imenovati primatelja, znači, teretnicu označiti kao ispravu koja daje pravo na stvari ili imenovati primatelja.

Etabilirana definicija teretnice uključuje karakteristiku “prenosivosti” prava na stvari. Međutim, The Law Commission Report (Law Com No 196) koji je vodeći u interpretaciji Carriage of Goods by sea Act, 1992. uz čl. 2.50 navodi da “teretnica na ime” nije isprava koja daje pravo na stvari u običajnom pravu.

MSC je bio obavezan dostaviti stvari jedino primatelju. Ta obveza prati ovlaštenje primatelja, koje nije uvjetovano time hoće li ili ne primatelj predati teretnicu. To je posljedica sporazuma između MSC i krcatelja koja proizlazi iz činjenice da je u teretnici imenovan primatelj bez navođenja fraze “po naredbi” (“order of”).

Sud se distancirao od odluke arbitražnog tijela u pogledu pitanja radi li se o jednom ili o dva prijevoza, te u tumačenju ovlaštenja prijevoznika da postupajući kao agent organizira prijevoz od Felixstowe do Bostona. Uvjeti u ugovoru, po tumačenju suda, očigledno predviđaju prijevoz od Durban do Felixstowe kao “luke iskrcanja”. Boston je “krajnje odredište” i klauzula 3 strojno otisnutih uvjeta, daje ovlaštenje MSC-u, kao agentu, organizirati prijevoz od Felixstowe do Bostona. Sud ne tumači klauzulu 3 kao odredbu koja daje ovlaštenje MSC-u kao opciju nastaviti prijevoz od Durban do Boston, dakle, završiti cjelovit prijevoz s prekrcajem. Stranke su očigledno predvidjele i ugovorom odredile dva prijevoza, temeljem odvojenih ugovora. Činjenica da je MSC izvršio oba prijevoza ne mijenja bit ugovora. To je i dosljedno činjenici koja se dogodila, a to je da su stvari iskrcane s broda “Rosemary” u Felixstowe i ukrcane na brod “Rafaela S” i njime prevezene do Bostona.

(Lloyd's Law Reports, Part 6 (2002) Vol. 2, p. 403.)

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

STRAIGHT CONSIGNED BILL OF LADING

When the straight consigned bill of lading is issued, carrier is obliged to deliver the goods to and only to the naming consignee. In this context straight consigned bill of lading is not a "document of title".

The parties have a choice, exercisable by inclusion of the words "order of" before naming the consignee. "Document of title" is the antithesis of a document, which could evidence the title of only one person.

A straight consigned bill is not such a document of title.

285