

PRVOSTEPENI SUD ENGLJSKE

Trgovački odsjek /Queen's Bench
Division, Commercial Court/

Presuda od 11.I 1965.

Suisse Atlantique Société d'Armement
Maritime S.A. c/a N.V. Rotterdamsche
Kolen Centrale

Prijevoz stvari morem - Konzekutivna putovanja - Prekostojni-
nice - Naknada štete za zadržavanje broda - Ako se jednom
čarter-partijom ugovore konzekutivna putovanja, radi se o
jedinственном ugovoru, a ne o toliko ugovora koliko ima pu-
tovanja - Ako broj putovanja za vrijeme trajanja čartera
nije ugovoren, brodar je dužan izvršiti putovanje u primje-
renom roku, a naručitelj ukrcati u toku stojnica - Ako na-
ručitelj u roku prekostojnica ukrcati ugovorenu količinu te-
reta, brodar ima pravo samo na ugovorenu naknadu za preko-
stojnice, a ne i na naknadu stvarne pretrpljene štete s na-
slova zadržavanja broda

21.XII 1956. sklopljen je brodarski ugovor na konzekutivna putovanja u trajanju od dvije godine između tužitelja, vlasnika švicarskog broda, i tuženog nizozemskog čarterera. Prema pismenom sporazumu od 8.X 1957. ugovor o prijevozu ugljena iz Sjedinjenih Država u sjeverne evropske luke imao se vršiti brodom "General Guisan". Brod je izvršio unutar ugovorenog vremena za konzekutivna putovanja stvarno 8 putovanja. Za nastale prekostojnice tokom tih putovanja tužitelji su u smislu ugovora primili 149.993.08 dolara, a pred arbitražom su utužili, priznajući tuženima isplaćene prekostojnice, još i naknadu štete za prekomjerno zadržavanje broda u protuvrijednosti od tričetvrt ili alternativno oko pola milijuna dolara, obrazlažući to time da su tuženi povrijedili svoje ugovorne dužnosti na taj način što su kod svakog krcanja i iskrcavanja prekomjerno zadržavali brod, koji bi inače bio načinio još 9 ili 5 putovanja prema spomenutoj čarter-partiji. Arbitraža je na temelju čl.21, st.1, sl.a/ Arbitration Act-a od 1950, na zahtjev tužitelja-brodovlasnika postavila sudu pravno pitanje da li su tužitelji na temelju čarter-partije od 21.XII 1956. i sporazuma od 8.X 1957., uz odbitak već primljenih prekostojnica, ovlašteni tražiti naknadu štete koju su pretrpjeli stoga što su tuženi propustili izvršiti ukrcaj, odnosno iskrcaj s broda unutar stojnica, zbog čega je čarter-partija bila manje korisna za tužitelje radi gubitka niza putovanja. Nadalje pod pretpostavkom da je takav gubitak koristio nastao radi toga što su tuženi namjerno /naime s namjerom da ograniče broj

ugovornih putovanja/ propustili ukrcati, odnosno iskrcati brod normalnom brzinom kakvu su prilike dopuštale, odnosno unutar stojnica, da li su tužitelji ovlašteni na naknadu štete nastale radi toga što je čarter-partija postala manje korisnom za njih, a uz odbitak isplaćenih prekostojnica i dispeča koji bi mogao pripadati tuženima.

Sudac Mocatta konstatira da je spor od velike važnosti za pomorsku privredu, a da poteškoće nastaju odatle što stranke upotrebljavaju hibridnu čarter-partiju, naime onu za putovanje mijenjajući ju za konzekutivna putovanja. Takvi ugovori postali su tek u posljednje vrijeme češći, pa se sudac mora time pozabaviti. U ugovoru /prema klauzulama koje sudac citira in extenso/ tačno se predviđa koliko i kroz koje vrijeme se ima krcati odnosno iskrcevati, a i kod krcanja i kod iskrcevavanja utvrđuje se iznos prekostojnica s dolara 1.000.- za jedan tekući dan /"running day"/. Brisovna klauzula odnosila se samo na prvo i zadnje putovanje. U klauzuli 23, koja pretvara čarter za jedno putovanje u čarter za seriju putovanja, ne spominje se posebno broj putovanja koja se imaju izvršiti tokom ugovornog roka. Sudac prethodno konstatira da se prema načelu iz presude Apelacionog suda u Compagnie Primera de Navigazione Panama v. Compania Arrendataria de Monopolio Petroleos S.A. /1940/ čarter-partija za konzekutivna putovanja ima smatrati jedinstvenim ugovorom za nekoliko putovanja na koja se odnosi, a da se ne radi o nizu ugovora za pojedina putovanja, i da su brodovlasnici dužni mogućom brzinom stizati u ukrcajnu i iskrcajnu luku /prema načelu iz presude Apelacionog suda u Anglo-Saxon Petroleum Company, Ltd. v. Adamastos Shipping Company, Ltd. /1957//.

Sudac smatra da je obveza čarterera bila da ukrca odnosno iskrca ugovoreni teret u toku stojnica, a da nema posebne obveze čarterera da to radi tako da bi se mogao obaviti zasad neodredjeni, veći broj putovanja. Kad tužitelj traži da se uzme da se radi o pretpostavljenim uglavcima ugovora /"implied terms"/, morao bi dokazati da je takva pretpostavka ne samo razumna nego i potrebna, a to nije tako, jer je brodovlasnik mogao sebe u ugovoru zaštititi primjerenim svotama za prekostojnice. Za prekostojnice je sudac Devlin rekao u Chandris v. Isbrandtsen-Moller Company, Inc. /1951/ da je klauzula kojom se iznosi prekostojnica ugovoreju "ocjena stranaka gubitka očekivane vozarine, koji će brodovlasnik vjerojatno pretrpjeti ako se njegov brod zadrži preko stojnica", a citira i Scruttona, prema kojemu su prekostojnice ugovorno paušalizirana naknada štete /"liquidated damages"/ za zadržavanje preko vremena ugovorenog za ukrcaj, odnosno iskrcaj tereta. U konkretnom slučaju brodovlasnici moraju sebi pripisati posljedice propusta da ugovore primjerene prekostojnice. Kad su pak tužitelji tražili da se pretpostavi da je ugovoreno i to da se neće povrijediti izričite

ugovorne klauzule /"express terms"/, onda su tražili nešto što je obzirom na zahtjev u ovom slučaju bilo suvišno.

Medjutim najteži, po sučevu nalazu, argument tužitelja je četvrti po redu njihova iznošenja, a prema tome stajalištu tužitelja tuženi su povrijedili ugovor time što nisu unutar stojnica izvršili ukrcaj, pa odgovaraju i za posebne štete /"special damage"/ koje nisu pokrivena prekostojećama. Pozivaju se na rješidbu Apelacionog suda u Aktieselskabet Reidar v. Arcos, Ltd. /1927/, pa sudac Mocatta analizira tu presudu i njen činjenični supstrat, jer su u njoj tri apelaciona suca svaki drugačije izrekli svoj votum. Lord Justice Bankes je smatrao da precedent Saxon Ship Company, Ltd. v. Union Steamship Company, Ltd. /1899/ ne sadrži načelo da zahtjev na platež prekostojećama isključuje dodatni zahtjev za posebnu štetu koja nastaje iz zadržavanja broda, pa je u konkretnom slučaju /Reidar v. Arcos, sup./ dosudio naknadu štete radi toga što teret nije prema ugovorenom vremenu ukrcao /a radilo se o tome da se krcalo u Arhangelsku, pa se zbog zakašnjenja moglo ukrcati samo 544 umjesto 850 standarda drva, jer je brod smio biti ukrcao radi promašaja roka samo do zimske linije krcanja/, dok je Atkin L.J. dosudio isto, jer je propušteno da se u ugovoreno vrijeme ukrca potpuni teret /"full and complete cargo"/, a Sargant L.J. /kao i prvostepeni sudac Greer/ stoga što nije ukrcao potpuni teret. Sudac Mocatta konstatira da je votum Bankes L.J. najpovoljniji za brodovlasnike, u ovom slučaju tužitelje, ali drži da može distingvirati precedent Arcos zbog toga što se tamo radilo o tome da je zadržavanje utjecalo na to kolika količina tereta konačno se mogla ukrcati na odnosnom putovanju, dok se u ovom slučaju ne radi o cvome nego o tome da se unutar čarter-partijom ugovorenog vremena od dvije godine nije mogao izvršiti veći broj putovanja, koja nisu unaprijed utvrđena niti utvrđiva. I suci Apelacionog suda u Reidar v. Arcos polazili su od toga da su prekostojećice forfeтерна naknada štete za zadržavanje broda, a u ovom slučaju nikakve druge posljedice nisu ni nastupile osim povećanog utroška vremena za koje su naknada upravo prekostojećice. Konačno sudac naglašuje da je namjera stranke prilikom povrede ugovora neodlučna ukoliko njeno ponašanje druga stranka ne uzme kao odstupanje od ugovora /"repudiation"/. Neodlučnost namjere stranke utvrđena je u odluci Apelacionog suda u Radcliffe Steamship Company, Ltd. v. W. & R. Barnett, Ltd. /1926/ /a u ovom slučaju se tvrdilo da je namjera tuženih bila da odugovlače operacije broda u lukama da ne moraju plaćati visoku vozarinu, ugovorenu u vrijeme neprohodnosti Sueskog kanala, kad su vozarine bile visoke, umjesto niskih prekostojećica/. Prema tome je sudac negativno odgovorio na pitanja arbitraže, tj. da tužitelji nemaju prava na naknadu štete pored plaćenih prekostojećica.

Obzirom na to da se radilo o "consultative case" bila je potrebna dozvola raspravnog suca da se može uložiti pravni lijek na Apelacioni sud, a on je tu dozvolu tužiteljima dao.

/LLIR,1965,1, str.166/

E.P.

Bilješka. - Prikazana prvostepena presuda rješava odlučno pitanje obzirom na naknade za prekoračenje vremena prekostojnica kod uzimanja broda u naval za konzekutivna putovanja na određeno vrijeme. Sudac je distinguirao slučaj Aktieselskabet Reidar v. Arcos, Ltd. /1927/, jer se taj slučaj nije odnosio samo na naknadu za zadržavanje nego i na "dead freight", kako to ističe Carver-Colinvaux 10.izd., 1957., str.828, odnosno kako sudac u konkretnom slučaju kaže da je u slučaju Arcos "zakašnjenje u krcanju djelovalo na količinu tereta koja se mogla prevesti upravo u onom putovanju na kojemu je došlo do zakašnjenja u krcanju" /str.177/. Obzirom na to da je izreka Lord Justice-a Bankes-a u Arcos sup. donekle različita od izvoda autora i prvostepenog suca iz te rješidbe, vjerojatno je da će ovaj slučaj dati povoda apelacionoj presudi, koja će konačno objasniti odnos prekostojnica s naknadom za zadržavanje broda kod ugovora o konzekutivnim, brojčano neodređenim, putovanjima za određeno vrijeme, koje, dosad, nije izričito razmatrano u engleskoj kazuistici.

E.P.

PRVOSTEPENI SUD ENGLJSKE

Pomorski odjel /Admiralty Division/

Presuda od 11.II 1965.

"The World Harmony"

Nadležnost suda za inozemca - Poslovni nastan - Zastara - Brodovlasnik sa sjedištem u inozemstvu ima poslovni nastan i u Engleskoj ako broker sa sjedištem u Engleskoj vrši za njega redovnu upravu brodova, bez ovlaštenja na sklapanje broderskih ugovora, ako u Zapadnoj hemisferi nema druge osobe ovlaštene da zastupa brodovlasnika - Tužbe predane u raznim državama na isti dan ne mogu se razlikovati po satu na koji su predane - Zastarni rok iz čl.8 Maritime Conventions Act-a 1911. neproduživ je za tužbe in rem, a sučeva diskreciona vlast produživanja roka može se vršiti kod tužba in personam - U konkretnom slučaju nema razloga za produženje roka zastare - Cartereru broda /bez "demise"/ prema brodu koji je skrivio sudar ne pripada pravo na naknadu štete koja se sastoji u tome što ugovor o iskorišćivanju broda neće moći biti do kraja izvršen

Na prijedlog prvotužene "World Tankers Corporation"