

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

KUĆA LORDOVA (House of Lords)

Presuda od 16, 17. i 18.III 1971.

Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (time-charter) - Arbitraža - Produženje trajanja time chartera - Obaveza naručiteljeva za produženo trajanje ugovora - Naručitelj je dužan platiti iznos ugovorene vozarine, a ne nadoknadi štetu - Ovlaštenja arbitara glede određivanja kamata - Prema čl.20. engleskog zakona o arbitraži arbitar može ne priznati kamate uopće, ali nema ovlaštenja određiti kamatnu stopu - Kamatna stopa jednaka je kao i za novčane tražbine dosuđjene od strane sudova (judgment debt)

Brodarskim ugovorom na vrijeme zaključenim 25. listopada 1967. godine između brodovlasnika Timber Shipping Company S.A. s jedne strane i London and Overseas Freighters LTD, kao naručitelja, s druge strane ugovoreno je da će brod "London Explorer" biti predan naručitelju na korištenje za vrijeme od 1 godine dana, 15 dana više ili manje prema naručiteljevom izboru, koje vrijeme počinje se računati od datuma predaje broda. Brod je predan naručitelju 29. prosinca 1967. godine. Zadnje putovanje koje je brod poduzeo još za vrijeme trajanja brodarskog ugovora na vrijeme bilo je iz Japana u luke New Orleans i Houston u Sjedinjenim Državama Amerike. U prvu luku brod je stigao s teretom 11. prosinca 1968. godine, no zbog štrajka lučkih radnika bilo je spriječeno normalno iskrcavanje. Dio tereta namijenjen za iskrcaj u toj luci iskrcan je tek 25. veljače sljedeće godine. Nakon toga brod je nastavio putovanje prema luci Houston. Dana 27. veljače brod je stigao u luku, ali zbog istih razloga kao u luci New Orleans, tj. zbog štrajka lučkih radnika, iskrcaj nije mogao započeti sve do 18. travnja. Konačno brod je oslobođen tereta 24. travnja 1969. i mogao je biti vraćen njegovim vlasnicima.

Brodovlasnici potražuju od naručitelja naknadu za korištenje broda od 29. XII 1968. do 24. IV 1969. u iznosu ugovorene vozarine, što izraženo u novcu iznosi ukupno 292.458,94 US dolara. Naručitelji otklanjaju obvezu na plaćanje tolikog iznosa, tvrdeći da se njihova odgovornost temelji na povredi ugovora (breach of contract), te da su radi toga dužni vlasnicima naknaditi štetu koja im je nastala zbog nepravovremenog vraćanja broda. Po njihovim navodima šteta je 270.640,45 US dolara, do kojeg iznosa se dolazi

prema kretanju naknada za korištenje sličnih brodova iz takvih ugovora u naznačenom vremenu. Razlog takvog stava naručiteljeva, bez obzira na njegovu pravnu argumentaciju, leži u činjenici da su u vrijeme kad je brod više korišten na tržištu brodova padale stope po kojima se određuje naknada i bile niže nego što su bile ugovorene.

Spor je raspravljen pred arbitrima. Prema njihovoj odluci brodovlasnicima pripada iznos od 281.820,76 dolara s 8% kamata godišnje na taj iznos računajući od 1.VI 1969. do plateža dosudjene svote. Arbitri su postavili pravno pitanje (special case) za rješenje sudu.

Prvostepeni sudac Mocatta, J. nakon raspravljajanja o predmetu spora iznosi slijedeća stajališta:

1) Nije nastupila povreda ugovora temeljem same činjenice nevraćanja broda od naručiteljeve strane do vremena kako je određeno u ugovoru;

2) Bez obzira da li vrijeme na koje je brod predan naručitelju predstavlja bitan uglavak ugovora ili ne, ukoliko je naručitelj nastavio koristiti brod i nakon isteka ugovorenog vremena, vozarina broda se produžuje sve dok brod ne bude vraćen njegovim vlasnicima, a na temelju toga vlasnicima pripada vozarina prema ugovoru;

3) Arbitri su prekoračili svoja ovlaštenja određujući platež kamata na dosudjeni iznos po kamatnoj stopi od 8% godišnje i to za vrijeme od 1.VI 1969. do dana plaćanja. To ovlaštenje odnosi se samo na period koji završava danom donošenja odluke u pravnoj stvari, a nakon toga kamatna stopa iznosi svega 4%.

Protiv prvostepene presude žalbu su uložile oba dvije stranke. Apelacioni sud (suci: Salmon, Edmund Davies i Phillimore), u dispozitivu svoje odluke zaključuje da brodarski ugovor na vrijeme (time-charter) nije prestao postojati s obzirom na protek vremena za koje je ugovoren, pa ako je i došlo do povrede ugovora od naručiteljeve strane. Naručitelj je obvezan platiti vozarinu po ugovorenoj stopi za sve vrijeme koje je koristio brod tj. do 24. travnja 1969. godine. Sudac Edmund Davies, odvojeno od druge dvojice sudaca, smatra da prema Zakonu o arbitraži iz 1950. godine arbitar može odrediti platež kamata po kamatnoj stopi koju on smatra razumnom. Čak kad bi arbitri i prekoračili svoja ovlaštenja u tom pogledu, nije to razlog za odbijanje njihove odluke.

Protiv drugostepene presude naručitelji su uložili žalbu, iz dva razloga: iz odgovornosti za plaćanje vozarine za korištenje broda preko ugovorenog vremena po ugovorenoj stopi, i prava arbitra da odredi kamatnu stopu od 8% za vrijeme od 1.VI 1969. do dana plaćanja duga. U trećoj sudskoj instanci odlučivala je Kuća lordova.

U žalbi se ističe da je zbog nepravovremenog vraćanja broda njegovim vlasnicima došlo do povrede ugovorne obaveze, što su naručitelji, koje odgovornost za tu činjenicu tereti, dužni naknaditi brodovlasnicima svu nastalu štetu. Šteta se ima izračunati prema kretanju vozarina za korištenje sličnih brodova iz istih pravnih osnova na tržištu brodskog prostora za odnosno vrijeme. Pravilno tumačenje člana 20. Zakona o arbitraži dopušta jedini zaključak, a on je da se na dosudjeni iznos pribrajaju kamate po istoj kamatnoj stopi kao i za novčana potraživanja priznata od strane suda (judgment debt), ukoliko odluka arbitra ne predviđa nikakve kamate ili kamate po nižoj kamatnoj stopi. Radi izloženoga predlaže se da se potvrdi presuda suca Mocatte i votum suca lorda Edmunda Daviesa glede spora o kamatama, a da se izmijeni, kao pogrešna odluka suca Mocatte i Apelacionog suda o odgovornosti, kao i da se izmijeni odluka sudaca lorda Salmona i lorda Phillimorea o kamatama.

Brodovlasnici odgovarajući na žalbu predlažu da se naručiteljeva žalba odbije, navodeći između ostalih slijedeće razloge: da se vrijeme na koje se brodarski ugovor odnosio produžilo do konačnog vraćanja broda, tj. 24.IV 1969. za koje se ima platiti i predviđena vozarina, da to potvrđuje i prešućeni sporazum stranaka, vidljiv iz njihovoga ponašanja u tom vremenu, da se ugovorena odredba o datumu vraćanja broda ne može smatrati bitnim uglavkom ugovora, kao i da je arbitražna odluka u pogledu kamata ispravna i stoga treba biti potvrđena. U svakom slučaju ona im se čini valjanom do datuma donošenja presude Kuće lordova. Podredno smatraju da bi odluka mogla biti vraćena arbitrima na ponovno razmatranje o kamatama, kad bi oni imali ponovno ovlaštenje da odrede kamatnu stopu od 8%, ali sada do momenta donošenja njihove nove odluke. Time bi u stvarnosti došlo do produženja vremena na koje bi se odnosila spomenuta kamatna stopa.

Pojedinačni votumi svakog pojedinog suca Kuće lordova bili su kako slijedi:

LORD REID: Prema tekstu ugovora koji su stranke zaključile proizlazi da se ne radi o zakupu broda. Nije sporno da brod za cijelo vrijeme trajanja ugovora ostaje u

posjedu vlasnika, te da su zapovjednik broda i posada njihovi namještenici. Naručitelj je ovlašten jedino koristiti brod za vršenje trgovačkih operacija. Prema navodima naručitelja njihovo pravo davati upute u pogledu korištenja broda zasnovano na ugovoru prestalo je najkasnije 13.I 1969, odnosno još ranije 29.XII 1968. (13.I 1969. spominje se kao mogući datum prestanka ugovora temeljem klauzule ugovora, koja se naknadno detaljnije prikazuje, a prema kojoj vrijeme za koje ugovor traje jest jedna godina dana, 15 dana više ili manje, prema naručiteljevom izboru), nakon toga vremena oni više ne mogu davati nikakve upute, a ako to čine, da mogu biti odgovorni jedino za štete zbog nezakonitog korištenja broda do njegovog vraćanja.

Nesumnjivo je da su stranke slobodne ugovoriti što god one žele, ali unatoč tomu čini se nevjerojatnim uglavak temeljem kojeg, ako završetak posljednjeg putovanja nastupa nakon dana određenog ugovorom do kojeg je brod bio dan na upotrebu, a za zakašnjenje nijedna stranaka nije odgovorna, da naručitelju tada prestaje pravo daljnjeg davanja uputa u pogledu kretanja broda. Prema tome naručitelju bi i dalje ostala mogućnost određivanja pravca kretanja broda u namjeri da završi započeto putovanje, odnosno trgovačku operaciju.

Pravo koje se odnosi na ovakovu vrstu brodarskog ugovora na vrijeme prilično je oskudno. Kao mjerodavni slučaj ("leading case") spominje se Gray & Co. v. Christie & Co. (1889).

Presuda u tom sporu navodi da su brodarskim ugovorom, kojeg se uvjeti ne citiraju, Gray & Co. predali su tuženima svoj brod na vrijeme od tri mjeseca. Vrijeme kad je brod trebao biti vraćen bilo je 26.IX, no unatoč tomu naručitelji su poslali brod na putovanje, kojeg se završetak očekivao krajem toga mjeseca, dakle nekoliko dana kasnije. Međutim dogodilo se k tome i neko neplanirano zakašnjenje, tako da je brod vraćen stvarno tek 13.X. Vlasnici su zahtijevali naknadu za prekoračenih 17 dana, ali po višoj stopi od ugovorene, jer je takva bila trenutačna tržišna situacija. Sa zahtjevom su odbijeni. U vrlo kratkoj presudi sudac Mathew, koji je sudio u tom sporu, ističe ^{biti} da je to bio brodarski ugovor na vrijeme, i da nije mogla namjera stranaka da bude bitna povreda ugovora slanje broda na putovanje koje ne može biti završeno do predviđenog datuma, jer bi to bilo sasvim neposlovno.

Lord Reid smatra ovaj slučaj autoritativnim u pogledu tvrdnje da postoji pretpostavka kako točno određeni dan isteka ^{brodarskog} ugovora treba smatrati samo kao pri-

bližan. Stoga su naručitelji (Christie & Co.) postupali u okviru svojih prava kad su slali brod na putovanje čiji se završetak očekivao svega nekoliko dana nakon ugovorenog dana. To ne znači da je sudac htio reći kako su naručitelji ovlašteni poslati brod na putovanje za koje se očekuje da neće završiti do 13.X. Slaže se sa sucem Mathewom: kad je jednom brod poslan na "zakonito" putovanje, a nastupi trinaestodnevno zakašnjenje za koje nijedna stranka nije odgovorna, da se naknadno ima odrediti prema ugovorenoj stopi.

Dva odvojena pitanja koja se u takvim slučajevima pojavljuju, a to su da li je naručitelj bio ovlašten poslati brod na zadnje putovanje, a ako jest, da li se naknada za produženo vrijeme ima isplatiti po istoj stopi; sudac Mathew nije tako raspravljao, tako da su zbog toga kasnije nastupile neke poteškoće. K tome problem je nastao i u pogledu shvaćanja da li vrijeme na koje se ugovor odnosi čini bitan uglavak ugovora.

Nakon razmatranja o tome koji značaj se ima pridati uglavku o vremenu na koje se ugovor odnosi, posebno s obzirom na zakašnjenje za koje naručitelj ne bi bio odgovoran, lord Reid prelazi na razmatranje samoga ugovora između stranaka u sporu.

Ugovor je sklopljen na unaprijed odštampanom formularu, s tim da su stranke učinile neke izmjene predviđajući da je vrijeme njegovoga trajanja "od dana predaje broda na korištenje, za oko" (from the time of delivery, for about), nakon čega je bio prazan prostor koji je trebalo popuniti. Stranke su precrtale riječi "about" i umetnule "12 mjeseci, 15 dana više ili manje prema izboru naručitelja". Riječ "about" tj. "oko" koja označuje neku elastičnost zamijenjena je s "15 dana više ili manje", čime je taj stupanj elastičnosti postao odredjeniji.

Budući da je u ugovoru rečeno 15 dana više ili manje, otklonjena je u ovom slučaju svaka druga pravna pretpostavka, a to znači da bi naručitelji prekršili ugovor ako bi poslali brod na putovanje za koje bi se predviđalo da neće završiti prije 14. siječnja 1969. To ne znači nužno da su naručitelji prema danim okolnostima i ovdje prekršili ugovornu obavezu, jer i nadalje vrijedi odvojena pretpostavka: ako neočekivano zakašnjenje nastane na zadnjem zakonito poduzetom putovanju, da se ugovor nastavlja sve do završetka toga putovanja. Upravo ta posljednja pretpostavka nalazi svoje uporište u članu 4. ugovora ("Naručitelj je dužan platiti za korištenje broda za svaki kalendarski mjesec počevši od datuma predaje broda i poslije istu stopu za

svaki dio mjeseca sve dok brod ne bude vraćen"), jer se nameće zaključak kako se ta klauzula ima primijeniti na sve vrijeme dok brod ne bude u stvarnosti vraćen.

Iz svih tih razloga naručiteljeva žalba glede temelja njegove odgovornosti odbija se.

U žalbi uz pitanje temelja naručiteljeve odgovornosti za produženo vrijeme koje je koristio brod postavlja se, sasvim odvojeno, pitanje o ovlaštenju arbitara glede dosudjenja kamata ~~dašumu~~ koja je dosudjena platiti.

Svojom odlukom arbitri su priznali zahtjev brodovlasnikov u iznosu od 281.820,76 US dolara s tim da su naručitelji dužni platiti i kamate na izrečeni iznos po kamatnoj stopi od 8% godišnje i to od 1.VI 1969. sve do dana plaćanja glavnog duga. Pravorijek arbitra donesen je 6.I 1970. Priznaje se da arbitri imaju ovlaštenje odrediti takve kamate za vrijeme koje teče do dana donošenja svoje odluke, ali ne i za period od njezinog stvaranja pa do stvarnog plaćanja priznate tražbine. Sporno je tumačenje člana 20. Zakona o arbitraži. Ono glasi: "Iznos određjen za platež u arbitražnoj odluci nosi kamate počevši od datuma donošenja te odluke uz istu kamatnu stopu kao i novčane tražbine dosudjene od strane suda (tj. zakonska kamatna stopa), osim ako se u odluci nešto drugo ne određuje."

Nesumnjivo je i nesporno ako arbitražna odluka glede kamata ne govori ništa da se ima primijeniti zakonska kamatna stopa, a ona danas iznosi 4%. Medjutim postavlja se pitanje značenja i tumačenja riječi "ako se u odluci nešto drugo ne određuje". Ili su arbitri ovlašteni odrediti, koristeći zakonsku mogućnost, da kamate ne teku od dana donošenja odluke, već možda od ranije ili kasnije, ili su slobodni odrediti kamatnu stopu, ili imaju ovlaštenje odlučivati o jednom i drugom pitanju. Moguća je i solucija da arbitri imaju samo pravo da ne odrede kamate nakon donošenja svoje odluke, kako to tvrde naručitelji.

Na osnovi jednostavnog tumačenja spornog člana lord Reid smatra da arbitrima pripada ovlaštenje glede kamata u jednom i drugom smislu, tj. da odrede vrijeme i kamatnu stopu. Arbitrima pripadaju neka prava koja sudovi nemaju, a upravo iz toga razloga zašto im se ovdje ne bi priznala ta prava u njihovoj svoj širini. Bilo bi nerazumno priznati im jedino pravo da odrede ili ne odrede kamate, a kad ih priznaju da budu jednake zakonskima. Zbog toga i u ovom pravnom pitanju lord Reid smatra da su brodovlasnici uspjeli, te odbija žalbu.

LORD MORRIS OF BORTH-Y-GEST kao i njegov prethodnik lord Reid također naglašava dva pravna pitanja koja se u ovom sporu pojavljuju. Kako je u arbitražnoj odluci pažljivo upozoreno na sve pravno relevantne činjenice, lord Morris ih u svom votumu samo ukratko ponavlja i nastavlja citirajući u cijelosti član 4. ugovora. Skraćeni prijevod glasi: "Naručitelji će platiti za korištenje i najam rečenog broda naknadu od 3,15 US dolara po svakoj toni nosivosti broda Za jedan kalendarski mjesec počevši od datuma predaje broda, te po istoj stopi za svaki dio mjeseca; najam se produžuje do časa vraćanja broda..... Naručitelji će vlasnicima dati najranije 15 dana prije obavijest o očekivanom datumu kada će se brod vratiti i o vjerojatnoj luci."

Ugovoreni uvjeti u članu 4. ugovora po lordu Morrisu obvezuju naručitelje na plaćanje ugovorene stope za najam i korištenje broda za sve vrijeme dok brod ne vrate njegovim vlasnicima, sve to bez obzira da li propust naručitelja da brod vrate na vrijeme treba tretirati kao povredu ugovora. U prilog rečenog stoji i odluka suca Atkina u *Watson Company v. Merryweather & Co. (1913)*, a u kojoj je rečeno kako prema brodarskim ugovorima ovakve vrste, u odsutnosti izričitih uglavaka, vrijeme na koje se ugovor odnosi nije bitan dio ugovorne obveze, ali priroda pomorskih poslova zahtijeva od naručitelja da brod vrati u razumnom vremenu nakon točno odredjenog datuma. Kako je praktično nemoguće precizno završiti zadnje putovanje, tj. u skladu s datumom iz ugovora kad brod treba biti vraćen, i sam ugovor mora biti razumno tumačen. Stoga nije došlo do povrede ugovora kad je brod poslan na putovanje za vrijeme trajanja ugovora i vraćen još u razumnom vremenu ^{na} što je trebalo biti. Stranke su u citiranom slučaju (*Watson v. Merryweather*) ugovoru iza štampanog teksta, kojim se odredjuje da se ugovor nastavlja sve do časa vraćanja broda, nadodale rukom napisano - do vremena između 15. i 31. listopada 1912. godine. Unatoč tomu što sudac Atkin tumači ovaj pisani dodatak ugovoru kao namjeru stranaka da vremenu isteka ugovora dadu bitni karakter, od strane naručitelja nije došlo do povrede ugovora kad je brod otplovio na zadnje putovanje 18.X, a koje nije moglo biti završeno do kraja toga mjeseca. Vraćanje broda 20. XI nije uslijedilo u nerazumno produženo vrijeme.

U našem slučaju lord Morris ističe kako ne može prihvatiti tvrdnju da je dan prestanka ugovora "12 mjeseci, 15 dana više ili manje" na stroži i neelastičniji način odredjen nego što bi bio "između 15. i 31. listopada" u sporu *Watson*.

Na strani naručitelja ne postoji povreda ugovora. Na posljednje putovanje u New Orleans i Houston brod je bio opravdano poslan. Sve okolnosti upućuju na to da je brod i dalje iskorištavan uz suglasnost njegovih vlasnika. To ne znači da je zaključen i novi ugovor, ali su vlasnici naručitelje smatrali i dalje ovlaštenima da daju naredbe u pogledu kretanja broda. Datum o prestanku ugovora nije bitan dio ugovora, već se njime određuje kada ima uslijediti stvarno vraćanje broda. U skladu s klauzulom 4, naručitelji su u obvezi da plate ugovorenu naknadu za cijeli period do momenta predaje broda.

Prema tome i lord Morris o ovom pravnom pitanju zauzeo je stajalište da žalbu naručitelja treba odbiti.

Glede drugoga pravnog pitanja i pravilnog tumačenja člana 20. Zakona o arbitraži postavlja se pitanje da li su riječi iz teksta toga člana dovoljno široke da dopuštaju arbitrima ne samo da odrede priznaju li kamate ili ne, već i da odrede kamatnu stopu. Sudac smatra da to nije slučaj. Funkcija arbitara završava se donošenjem arbitražne odluke, a u svakom drugom pogledu, ako se drukčije ne određuje, ona treba biti izjednačena sa sudskom presudom. Arbitar može odrediti da ne teku kamate, a ako tako ne odredi, priznaju se jedino zakonske kamate. Diskreciono pravo dato arbitrima u tom zakonskom članku znači pravo na izbor između dviju alternativa, da li će svoju odluku i u pogledu kamata izjednačiti sa sudskom presudom, ili to neće. Prema tome arbitri nemaju prava odrediti kamatnu stopu od 8% za period nakon donošenja svoje odluke do dana plaćanja, premda to mogu učiniti za vrijeme do donošenja odluke, tj. 6.I 1970.

Konačno u cijelosti izraženo stajalište lorda Morrisa bilo bi: o glavnom pravnom pitanju žalba se odbija, a o pitanju kamata i o nadležnosti arbitara uvažava se u dijelu kojim se pobija kamatna stopa od 8% za period od donošenja arbitražne odluke do plaćanja dosudjenog duga.

LORD GUEST: Slaže se s razlozima i argumentacijom danom od strane lorda Morrisa of Borth-y-Gesta i predlaže da se žalba odbije.

LORD DONOVAN: Takodjer izražava svoju suglasnost s odlukom da se naručitelj proglasi odgovornim za plaćanje naknade po ugovorenoj stopi od 28.XII 1968. do 24.IV 1969. Nadalje smatra da su arbitri nastupali izvan ovlaštenja sadržanih u članu 20. Zakona o arbitraži iz istih razloga koje je izložio lord Morris.

Ukoliko bi se dopustilo arbitrima da donesu novu odluku, iz jednostavnog cilja da osnaže presudu Kuće lordova o kamata, tada bi se moglo dogoditi da naručitelji izgube rezultate svoga uspjeha u pobijanju toga dijela arbitražne odluke, jer je u međuvremenu zakonska kamatna stopa na osnovi Statutory Instrument (Judgments Debts - Rate of Interest) Order no. 491, 1971. povećana na 7,5% počevši od 20.IV 1971.

LORD CROSS OF CHELSEA: O glavnom pitanju slaže se u potpunosti s mišljenjem lorda Reida.

Što se tiče pravnog problema s određivanjem kamatne stope smatra da je argumentacija naručitelja ispravna. Obavezno dolazi do primjene član 20. Zakona o arbitraži, odnosno ponovo osnaženi član 11. Zakona iz 1934. godine, jer slično ovlaštenje arbitara nije zasnovano na common lawu. U vezi s tim članom arbitri nemaju prava odrediti kamatnu stopu ili vrijeme na koje se ona odnosi, već njihova odluka snagom zakona nosi kamate koje su jednake zakonskima, osim ako arbitri ne odluče da se taj član zakona ne primjenjuje.

Odvojeno od nastalih pitanja u vezi sa stupanjem na snagu Judgment Debts (Rate of Interest) Order, 1971, i povećanja kamatne stope, lord Cross of Chelsea misli da u slučaju ovakve vrste, unatoč svom žaljenju, dolazi do odugovlačenja i dodatnih troškova strankama kod dobivanja nove arbitražne odluke. Ukoliko se i ostali lordovi suci slažu da su naručitelji uspjeli glede pitanja kamata, predlaže da se odbije onaj dio arbitražne odluke kojim se dosudjuju kamate od 8% poslije 6.I 1970. Dakle, zaključno po lordu Crossu naručitelji su samo djelomično uspjeli svojom žalbom, i to u pogledu onog dijela koji se odnosi na pitanje kamatne stope.

Sumirajući stajalište Kuće lordova u sporu ističu se slijedeća stajališta:

(1) u pogledu naknade:

a) obveza platiti vozarinu temeljem člana 4. ugovora postoji bez obzira da li je do povrede ugovora došlo ili ne sve do časa vraćanja broda,

b) upotrebom riječi "12 mjeseci, 15 dana više ili manje" nije se vrijeme određeno za trajanje ugovora učinilo bitnim.

(2) u pogledu kamata (odvojeno je mišljenje lorda Reida):

a) na osnovi člana 20. Zakona o arbitraži arbitri imaju pravo, koje mogu koristiti ili ne, odrediti da se ne priznaju nikakve kamate, a ako tako ne odrede, automatski se primjenjuje zakonska kamatna stopa,

b) onaj dio arbitražne odluke kojim se dosudjuje kamatna stopa od 8% od 1.VI 1969. do dana plaćanja poništava se.

Naručitelji su sa žalbom uspjeli samo djelomično.

(LLR 1971, str.523-532)

S.J.

Bilješka.- Ova presuda Kuće lordova kao vrhovne sudstane instance u Engleskoj ukazuje se osobito značajnom s obzirom na to da je postavljeni pravni problem vrlo zanimljiv, a i situacije iz kojih on može nastati nisu rijetke.

U prikazu presude govori se o time-charteru, dakle o brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod. Prema uobičajenim uvjetima ovakvim ugovorom naručitelj si unaprijed za određeni vremenski period osigurava pravo korištenja ugovorenog broskog prostora uz obavezu davanja naknade, koja ostaje nepromijenjena bez obzira na kretanje vozarine za vrijeme trajanja ugovora, a dospijeva za plaćanje uvijek unaprijed. Zapovjednik broda i posada u službi su brodovlasnika, odnosno brođara. Troškove koji se odnose na održavanje broda u pogonu (gorivo, lučke pristojbe, naknade za vođenje broda - pilotažu, naknade za vršenje operacija ukrcavanja i iskrcavanja tereta itd) snosi naručitelj broda.

Postavlja se pitanje što se događa kad naručitelj ne vrati brod u naznačeno vrijeme, odnosno koja pravna posljedica glede naručiteljeve odgovornosti prema brođaru tada nastaje. To je bio upravo i jedini značajni juridički problem iz prikazane presude.

Prije svega mora se napomenuti kako je vrlo teško postići apsolutno poštivanje ugovora s obzirom na datum kada brod treba biti predan brodovlasnicima, te se redovito događaju duža ili kraća zakašnjenja. Brod na zadnjem poduzetom putovanju, kojega se završetak očekivao još za vrijeme trajanja ugovora, može doživjeti različite prepreke i poteškoće u izvršenju pomorsko-plovidbenog pothvata (npr. štrajk), koje se u krajnjoj rezultanti očituju

kao zakašnjenje, odnosno upotreba broda izvan ugovorenog vremena.

Naručiteljeva odgovornost za nastalo zakašnjenje može biti različito postavljena. Na početku treba odmah pročitati tekst ugovora. Ukoliko je iz ugovora jasno i nedvojbeno vidljiva namjera stranaka da datumu vraćanja broda njegovim vlasnicima dadu bitnu vrijednost, tada bi nepoštivanje te ugovorne odredbe značilo povredu ugovora za koju po općim principima obveznog prava postoji na strani onoga koji tu povredu učini dužnost naknade nastale štete iz osnove povrede ugovora. Dakle, kao polaznu osnovicu u prosudjenju spora trebalo bi uzeti odredbe ugovora, posebno da li se vrijeme smatra bitnim uglavkom ugovora ili ne. Kako se ima suditi onda kada je ugovor u tom pravcu nedovoljno jasan, ili čak što više ako ne postoji nikakvih klauzula koje bi to pitanje nedvojbeno regulirale?

U presudi Kuće lordova zauzeto je stajalište da prema prikazanim okolnostima slučaja i temeljem člana 4. ugovora stranaka unatoč nastalom zakašnjenju, budući da je do njega došlo neočekivano i to za vrijeme dok se brod nalazio na zadnjem zakonito poduzetom putovanju, a k tome vraćanje broda uslijedilo je u razumnom vremenu nakon što je ono stvarno trebalo biti, ima se smatrati da je došlo do produženja trajanja ugovora, što sa svoje strane povlači i produženu primjenu ugovora, pa tako i s obzirom na vozarinu.

ugovorima o
Prema Zakonu o/iskorištavanju pomorskih brodova, član 18. naručitelj iz brodarskog ugovora na vrijeme ne može odrediti putovanje (dakle to je zabrana) za koje se ne može očekivati da će završiti bez znatnijeg prekoračenja vremena na koje je ugovor zaključen.

Za ono vrijeme kad se po isteku brodarskog ugovora na vrijeme brod nalazi na putovanju za račun naručiteljev, a bez brodarove krivnje, plaća se dvostruka vozarina (član 84, stav 2. ZOUIPB).

Moguće je da ugovor stranaka predvidja i drukčije jer se radi o dispozitivnim odredbama kojih primjena dolazi u obzir tek ako u tom pravcu nedostaje sporazum stranaka.

Ne bi trebalo biti sumnje u pogledu tumačenja člana 84, stava 2. ZOUIPB, te bi u tom slučaju kad bi dolazio do primjene naš zakon naručitelj bio obavezan platiti dvostruku vozarinu za korištenje broda za sve vrijeme duže od ugovorenoga. Međutim u vezi s tim članom treba tumačiti i član 18. ZOUIPB, posebno upotrijebljeni izraz "znatnijeg prekoračenja". Smatramo slijedeće: Ukoliko bi naručitelj

poslao brod na putovanje za koje se opravdano može pretpostavljati da će završiti duže nakon isteka ugovora, dakle postupao bi suprotno zabrani iz člana 18. ZOUIPB, bio bi dužan platiti ne samo dvostruku vozarinu, kao neku vrstu kazne za prekoračeno vrijeme korištenja broda, već i svaku drugu štetu koja bi nastala za brođara. Brođar bi jedino trebao dokazati postojanje takve štete. U slučaju kad zakašnjenje nastane na putovanju za koje se očekivalo da će završiti na vrijeme, a za to ne postoji naručiteljeva krivnja, naručitelj bi bio obavezan platiti samo dvostruku vozarinu.

Nije vidljivo iz teksta našega zakona da li se brodarski ugovor na vrijeme odnosi i na period produženoga korištenja broda ili ne. Tim pitanjem bavila se i Kuća lordova. Imajući u vidu prirodu pomorsko-plovidbenih poslova, naročito kod brodarskog ugovora na vrijeme, gdje je vrlo teško unaprijed predvidjeti i završiti poduzeto putovanje u odredjenom vremenu, ako iz ugovora stranaka ne bi bila vidljiva njihova namjera da vremenu isteka ugovora dadu bitno značenje, tj. da njegovim protekom prestaje vrijediti ugovor, trebalo bi zaključiti da se time-charter odnosi i na nastalo duže vrijeme korištenja broda. Ista činjenica mogla bi se ustanoviti i iz konkludentnih radnja stranaka, budući da sklapanje ugovora nije uvjetovano nekim formalnim načinom (npr. da se zahtijeva neka pismena isprava).

Naknada brodovlasnicima u slučaju prestanka vrijednosti ugovora, nakon proteka vremena za koje je ugovoreno korištenje broda, odredjivala bi se prema općim propisima o naknadi štete, a tim da ona ne bi mogla iznositi manje od dvostruke vozarine, iz razloga da se takvim uglavkom brodovlasnik ne bi doveo u gori položaj nego da uglavka nema, i jer se nitko (tj. ovdje naručitelj) ne može koristiti radnjama koje je poduzeo suprotno preuzetim obavezama.

U predmetnom sporu naručitelj je nakon isteka ugovorenog vremena nastavio koristiti brod, upotrebljavajući sva ovlaštenja koja ima naručitelj iz brodarskog ugovora na vrijeme, a da se tome nisu usprotivili brodovlasnici. K tome zadnje putovanje broda očekivalo se još u vremenu trajanja ugovora. Glede odluke o tužbenom zahtjevu presuda Kuće lordova smatra se pravilnom, iako ne daje odgovor i na pitanje kako bi ona glasila da su vozarine u spornom periodu rasle, a ne padale, kakav je bio slučaj. Da li bi brodovlasnici tada imali pravo i na razliku između ugovorene vozarine i tržišne. Po našem pravu oni imaju ovlaštenje zahtijevati dvostruku vozarinu bez obzira na njezino kretanje na tržištu.