

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

KUĆA LORDOVA

Presuda od 19.
i 23.V 1977.

Federal Commerce and Navigation
Co. Ltd. c/a Tradax Export S.A.

(The "Maratha Envoy")

Suci: Lord Diplock, Viscount Dilhorne, Lord Simon of
Glaisdale, Lord Edmund-Davies, Lord Fraser of
Tullybelton

Brodarski ugovor na putovanje u odredjenu luku (Port charter-party) - Ugovor sklopljen prema uvjetima iz formulara Baltimore form C charter-party - "Stigli brod" (arrived ship)
- Kada je brod "stigli brod" u luku Brake na rijeci Weser

Tužitelji-brodovlasnici Federal Commerce and Navigation Co. Ltd. stavili su na raspolaganje tuženim naručiteljima broda u brodarskom ugovoru - Tradax Export S.A. - motorni brod "Maratha Envoy" pod uvjetima iz ugovora Baltimore form C charter-party.

"Maratha Envoy" ukrcala je u Chicagu mljevenu soju i kukuruz. 1. prosinca 1970. tuženi naručitelji broda odredili su da brod plovi do rijeke Weser. 7. prosinca brod se usidrio pri weserskom brodu svjetioniku.

8. prosinca u 3 sata brod je zaplovio uzvodno po rijeci Weser do luke Brake, gdje se okrenuo i vratio do broda svjetionika, jer u luci Brake nije bilo slobodnog veza (berth). Nije bilo čak niti mjesta predviđenog za čekanje na vez u samoj luci, a sidrenje nije bilo dopušteno kako na području same luke, tako ni u neposrednoj blizini spomenutog područja. Brod nije dobio tzv. slobodni saobraćaj (clearance) niti od zdravstvenih niti od carinskih vlasti, te se vratio na rijeku u 7,20 sati, a pismo spremnosti je dato u 9 sati, kad se brod vratio u Bremerhaven. Ovo pismo spremnosti je bilo odbijeno (rejected).

10. prosinca 1970. tuženi naručitelji broda odredili su luku Brake kao luku iskrcaja. U 7,30 sati 12. prosinca, brod je po drugi put zaplovio/po rijeci Weser. Ni uzvodno

tada nije bilo slobodnog veza; ali je brod polučio slobodni saobraćaj od zdravstvenih - međjutim ne i od carinskih - vlasti. "Maratha Envoy" se ponovo vratila na rijeku izvan lučkog područja u 11,45 sati i još jednom dala pismo spremnosti, ali je ono i ovaj put bilo odbijeno.

30. prosinca 1970. u 4 sata brod je konačno došao na vez u luci Brake.

Tužitelji-brodovlasnici u svojoj tužbi prvostepenom sudu između ostalog navode da je "Maratha Envoy" bila "stigla brod" u Brake 8. ili 12. prosinca 1970, te da se troškovi uzrokovani čekanjem na vez pri brodu svjetioniku trebaju nadoknaditi kao šteta nastala zbog propusta tuženih naručitelja broda da na vrijeme odrede luku iskrcaja.

Tuženi naručitelji broda su na ove navode odgovorili da brod nije bio "stigla brod" prije 30. prosinca 1970, te da iako je luka iskrcaja određena relativno kasno tužitelji-brodovlasnici nisu zbog toga pretrpjeli nikakvu štetu.

Prvostepeni sudac (Donaldson J.) stao je na stajalište da "Martha Envoy" nije bila "stigla brod" 8. ili 12. prosinca 1970. jer putovanje tada nije bilo završeno. Ponavljana plovidba do luke Brake i natrag do broda svjetionika nije značila "dolazak ni u trgovačkom ni u zakonskom smislu" (arrival in a commercial or in a legal sense), pa tako ni propust tuženih da na vrijeme odrede luku iskrcaja nije uzrokovao nikakvu štetu tužiteljima-brodovlasnicima.

Apelacioni sud je žalbu tužitelja-brodovlasnika uvažio, te odlučio u njihovu korist uz objašnjenje da je brod "stigla brod" u trenutku spuštanja sidra pri weserskom brodu svjetioniku gdje je čekao na vez. Kako je to mjesto uobičajeno za čekanje na ulaz u luku, to je (prema izlaganju Stephensona L.J.) brod uistinu "stigla brod", jer se ovdje radilo o brodarskom ugovoru na putovanje u određenu luku (port charter-party) a ne o brodarskom ugovoru na određeni vez (berth charter-party). Apelacioni sud je dopustio žalbu tuženih na Kuću lordova.

Kuća lordova je sudila u ovom sastavu: Lord Diplock, Viscount Dilhorne, Lord Simon of Glaisdale, Lord Edmund-Davies i Lord Fraser of Tullybelton. Kuća lordova je svojim judikatom jednoglasno potvrdila prvostepenu presudu.

Bitni razlozi za ovakvo stajalište sadržani su u govoru Lorda Diplocka.

Lord Diplock iscrpno analizira stanje na tržištu slobodne plovidbe (chartered vessels), odnose između zainte-

resiranim stranama, kao i uvjete iz ugovora po kojima se zaključuju brodarski ugovori. On se nadalje osvrće na ranije slučajeve u kojima je rješavano pitanje "stiglog broda" (arrived ship) - prvenstveno na slučaj Johanna Oldendorff (1973), a zatim i na The Aello (1960). U potonjem slučaju primijenjen je tzv. "Parker test" kao pomoć pri tumačenju pojma "stigli brod". U praksi se spomenuti test pokazao kao nepraktičan i teško pojašnjiv, te ga se u slučaju Johanna Oldendorff pokušalo zamijeniti "Reid testom" (nazvan prema svojem tvorcu Lordu Reidu), a on glasi: da bi brod mogao biti proglašen stiglim u luku (ukoliko ne može odmah doći na vez), on se mora nalaziti unutar luke, na mjestu gdje stvarno stoji na raspolaganje naručitelju broda u brodarskom ugovoru.

Ova definicija "stiglog broda" bila je već u tijeku rješavanja spomenutog slučaja Johanna Oldendorff odbačena kao neadekvatna, no Lord Diplock drži da je treba u slučaju "Maratha Envoy" prihvatiti i u cijelosti primijeniti.

U nastavku svojeg govora Lord Diplock naglašava da je sidrište pri weserskom brodu svjetioniku izvan domašaja zakonskih fiskalnih i administrativnih granica luke Brake, s obzirom da je udaljeno 25 milja od riječnog ušća. To je područje na kojem ni jedna lučka vlast bilo koje od weserskih luka ne vrši administrativne akte ili ima bilo kakvu kontrolu nad brodovima koji ondje čekaju. Nitko od onih koji koriste weserske luke - ni naručitelji broda u brodarskim ugovorima, ni brodari, ni brodovlasnici - ne drže da je područje oko broda svjetionika dio ma koje od weserskih luka. Isto stajalište zauzeo je njemački sud rješavajući spor o sličnom slučaju 1962. i Mr. Justice Donaldson u The Timna (1970).

Poznato je da u praksi postoje posebne klauzule (klauzule o "vremenu izgubljenom u čekanju na vez", "vremenu ukrcaja" ili "vremenu iskrcaja") prema kojima rizik za ovakva nepredvidjena odlaganja pada na naručitelja broda u brodarskom ugovoru. Sve te "klauzule izgubljenog vremena" odnose se na uobičajena mjesta čekanja bilo unutar, bilo izvan luke. (Tako u slučaju The Darrah (1976) i slično u The Werrastein (1956)). Tipična klauzula ove vrste bila je citirana od strane Lorda Roskilla u The Johanna Oldendorff (1972).

Slična, tzv. "posebna klauzula" koristi se i za luke rijeke Weser, no u konkretnom slučaju ("Maratha Envoy") nije bila navedena uz uvjete prema formularu Baltimore form C charter-party, te se na nju tužitelji-brodovlasnici ne mogu pozivati.

Lord Diplock također podvlači kako brodarski ugovori nisu lako razumljivi onima koji se profesionalno ne bave pomorskim poslovima, no za sve zainteresirane bitno je da brodarski ugovori budu jasno formulirani i nedvosmisleni u svim svojim detaljima. Stoga nema nikakve osnove za priključivanje dodatnih uvjeta onima koji se nalaze u standardiziranim formularima, ukoliko takvi "dodaci" nemaju bitan utjecaj na ugovor, a naročito ako mijenjaju teret rizika za nezgode (misfortune risks) na način kako to stranke nisu predvidjele u trenutku ugovaranja brodarine i prekostojnica (demurrage). To je ujedno i glavni razlog zbog kojeg se nakon niza godina vođenja skupih parnica prišlo sklapanju brodarskih ugovora uz primjenu standardnih uvjeta i klauzula.

Na kraju svojeg izlaganja Lord Diplock zaključuje da prihvaća žalbu tuženih naručitelja broda u brodarskom ugovoru i potvrđuje prvostepenu presudu.

S judikatom Lorda Diplocka u cjelini se slažu Viscount Dilhorne, te Lord Simon of Glaisdale, Lord Edmund-Davies i Lord Fraser of Tullybelton i to na način koji je neuobičajen: njihovim automatskim pristankom uz obrazloženje koje je u svojem govoru iznio Lord Diplock, bez navodjenja pojedinačnih mišljenja u prilog zauzetog stajališta.

(LLR 1978, str.301)

K.V.

Još o pojmu "arrived ship"
u engleskom pomorskom pravu

Presude koje su se odnosile na pitanje kada je brod u slučaju "port charter-party" stigao prikazane su u našem periodiku i to: presuda engleskog Apelacionog suda u slučaju The Delian Spirit (1971) u br.52, str.40 i d. s bilješkom na str.43, a iza nje presuda Kuće lordova u slučaju Johanna Oldendorff (1973) u br.61, str.61 i d. s popratnim člankom pod naslovom "Pojam "arrived ship" u engleskom pomorskom pravu" u br.61, str.65 i d. Podsjećamo da je presuda Johanna Oldendorff stavila² zvan snage The Aello (1961) i uzela da je "stigli brod" onaj brod koji je stigao u područje luke, makar se ne nalazio u području gdje se vrši krcanje i iskrcavanje, ali tako da stoji na raspolaganje naručitelju. Presuda u Maratha Envoy (1977) je opetovala stajalište iz Johanna Oldendorff i uzela da brod koji doduše čeka na uobičajenom mjestu za čekanje brodova koji nemaju veza ali na području na kojem nijedna luka ne vrši nikakve administrativne ni druge funkcije, nije "stigli brod".

Poznati arbitar Donald Davies kritizira ovu presudu (u Fairplayu, od 21.VII 1977, str.7 i d) smatrajući da je ona zapravo stvorila više pitanja nego što ih je riješila. On naročito ne prihvaća stajalište Lorda Diplocka (koji je zapravo izrekao jedini votum u ovom slučaju) da je tako ustaljena pravna sigurnost, jer se ostalo na kriteriju Johanne Oldendorff, tj. da brod mora biti u administrativnom području luke. On, naime, prigovara tom stajalištu da s komercijalnog gledišta nije ispravno, budući da su administrativne granice luka vrlo različite i da uobičajena mjesta za čekanje brodova na vez nisu zavisna od tih granica, nego od prikladnih najbližih mjesta pravom lučkom području. Ekonomski argument da brodovlasnici mogu ugovornim putem riješiti ovakva pitanja kritičar odbija, jer nalazi da se ugovaranje vozarina pa i naknade za prekostojnice ugovara nezavisno od uzimanja u obzir mjesta na kojima će se čekati na vez. Upućuje na to kako je već presuda Johanna Oldendorff zadavala mnogo poteškoća arbitrima u pomorskim sporovima svojim formalnim kriterijem za ovo pitanje, pa izražava žaljenje da se taj kriterij sada ukurutio i tako će vjerojatno trebati čekati nekoliko desetljeća da se on revidira u smislu onoga što bi praksa zahtijevala, a što se upravo u rješidbi Maratha Envoy (1977) moglo učiniti. Kao primjer nepraktičnosti uzima upravo to da je mjesto čekanja na vez u luci Liverpool unutar područja luke, ali od nje dalje nego mjesto čekanja u Hook van Hollandu, za luku Rotterdam, koje međutim nije u području luke. Ova kritika (presude koja je u Timesu objavljena 4.VII 1977) a u Fairplayu već 21.VII 1977, pa se i iz toga vidi kako je pitanje aktuelno. To je i razumljivo, jer je pojam "stigglog broda" od odlučne važnosti u nizu slučajeva pokrivenima s "port charter-party", pogotovo danas kada se u toliko luka na svijetu pojavljuje zakrčenost obala. Kritičar ističe kako bi naručitelj morao biti dužan da osim stavljanja tereta na raspolaganje pruži i mogućnost brodu da pristupi komercijalnim operacijama i kako je opravdano da štetne posljedice pomanjkanja veza terete naručitelja a ne brodovlasnika. Sigurno je da je ovo pitanje upravo zbog učestalosti slučajeva zakrčenja luka jedno od onih koje traži jasno normativno rješenje. Kuća lordova je to pokušala učiniti u rješidbama Johanne Oldendorff i Maratha Envoy, pa bi u njoj postavljeni formalni kriterij sam po sebi mogao pružati izvjesnu sigurnost, budući da je lako utvrditi administrativne granice luka (možda najlakše u Engleskoj, ali teže u nekim drugim državama), ali je sigurno da in concreto (kao što je bilo i u ovom slučaju) mjesta za čekanje zavise od nautičkih momenata a ne od administrativnih granica luka. Očigledno je da će brodari morati o tome u ugovornim uglavcima voditi računa, a među njima i naši brodari slobodne plovidbe, uostalom u skladu sa čl.465, st.1. ZPUP.

E.P.