

bi ishod mogao biti drukčiji da je dokazni postupak u arbitraži imao drugi tok i da su se ispunili uvjeti iz rješidaba spomenutih u tekstu po kojima, - ukoliko odluka državnih organa ne bi bila donesena u općem interesu ne bi utjecala na obvezu prodavaoca.

E.P.

ENGLESKI APELACIONI SUD

Presuda od 18.IV 1978.

Vijeće: Lord Denning M.R, Lord Justice Goff, Lord Justice Cumming-Bruce

Brodovi: "Nanfri", "Benfri" i "Lorfri"

Brodarski ugovor na vrijeme - Je li dopušten prijeboj naručiteljeve tražbine iz ugovora s vozarinom koju on mjesečno duguje - Brodovlasnikova uputa zapovjedniku broda da ne izdaje teretnice s napomenom "vozarina unaprijed plaćena", nego s uputom na odredbe brodarskog ugovora o privilegiju za vozarinu na ukrcanim stvarima ("lien clause"), znači u konkretnom slučaju odustanak od ugovora ("repudiation") - Pravilo da nema prijeboja prema zahtjevu na platež vozarine vrijedi samo za vozarske ugovore i brodarske ugovore na putovanje (dopuštena žalba na Kuću lordova)

Naručitelji su zaključili brodarski ugovor na vrijeme (za 6 godina) 1974. u pogledu triju brodova, "Nanfri", "Benfri", "Lorfri", s brodarom kojemu su ti brodovi bili povjereni na upravljanje, ali svaki od tih brodova bio je u vlasništvu društva koje nije imalo druge imovine ("single-ship company"). Naručitelji su od dužne vozarine, koja se plaćala mjesečno unaprijed, odbili iznose za koje su smatrali da imaju na to pravo i to s naslova vremena u koje im brodovi nisu bili na raspolaganju, odnosno za vrijeme za koje nisu postizavali ugovorenu brzinu. Naručitelji su svoj postupak temeljili na klauzulama ugovora prema kojima su mogli, kad se radilo o izgubljenom vremenu (br.11A), naknadno urediti unaprijed plaćenu vozarinu ("to be adjusted accordingly"), a kad se radi o nepostignutoj brzini da mogu odnosne iznose potrošene za veću upotrebu goriva odbiti od vozarine ("to be deducted from hire"). Brodovlasnici nisu prihvatili takav postupak jer su stali na stajalište da se ta odbijanja mogu vršiti samo uz njihov sporazum ili pak na temelju odluke nekog suda. Brodovlasnici su oduzeli zapovjedniku ovlast da izdaje teretnice s napomenom "vozarina unaprijed plaćena" ("freight prepaid") i naložili da mora

uvrstiti klauzulu s kojom se na ukrcani teret proteže njihov privilegij iz odgovarajuće klauzule u brodarskom ugovoru. Kako takve teretnice ne bi bile prihvatljive za podnaručitelje s kojima je naručitelj imao zaključene vozarske ugovore, došao je naručitelj u teški položaj, koji je privremeno razriješen tako da je naručitelj "bez prejudica" ("without prejudice") prihvatio brodovlasničke uvjete, ali s time da se spor riješi na sudu. Naručitelji su napose smatrali da postupak brodovlasnika znači odbijanje ispunjenja ugovora ("repudiation") i da je stoga ugovor prestao važiti. Stranke su pošle pred arbitražu, pa je "umpire", tj. izabrani treći arbitar, presudio u korist naručitelja. Prvostepeni sudac (Kerr, J.) je sudio u korist brodovlasnika, a Apelacioni sud je većinom glasova sudio u korist naručitelja.

Većina (Lord Denning M.R., L.J.Goff) je zauzela slijedeća bitna stajališta:

Postupak brodovlasnika je doista značio odbijanje ispunjenja ugovora, jer su prema klauzulama ugovora i prema pravnim načelima naručitelji bili u pravu da stave u prijeboj ("equitable set off") svoje tražbine prema svom dugu, vozarini. Kod toga su suci razlikovali protuzahhtjev od prigovora koji se može kao prijeboj ostvariti i tražili da u prijeboj stavljeni iznos mora potjecati iz istog pravnog odnosa i da mora biti u izravnoj vezi sa zahtjevom koji je prema njemu istaknut. U pomorskim slučajevima ovo stajalište nije prihvaćeno u prvostepenim slučajevima "Seven Seas Transportation Ltd. v. Atlantic Shipping Co." (1975) suca Donaldsona i "The Agios Giorgis" (1976) suca Mocatta, ali je naprotiv došlo do izražaja u slučaju "Sea & Land Securities Ltd. v. William Dickinson & Co. Ltd." (1942) u izreka-ma suca Atkinsona i Lord Justicea (apelacionog suca) MacKinnona (koje, navodi Lord Denning, nisu reproducirane u službenoj zbirci, ali jesu u LLR). Većina prihvaća ovo stajalište, naime da naručitelj može staviti u prijeboj tražbine koje ima izravno iz samog brodarskog ugovora u pogledu novčanik iznosa, dok se ogradjuje da bilo što kaže o drugim tražbinama (npr. za štete na teretu). U votumu drugog suca u većini, L.J.Goffa, ističe se polemički pravni moment. Naime, prema načelu iz Mondel v. Steel (1841) nikakve se tražbine ne mogu stavljati u prijeboj prema tražbini za vozarinu ("freight"), pa je Kuća lordova u "The Brede" (1973) to načelo primijenila i na vozarinu u brodarskom ugovoru na putovanje. Sudac ističe kako je izvorni brodarski ugovor na vrijeme bio u stvari zakup broda ("charter by demise"), ali se i za iznos koji se plaćao brodovlasniku i tu upotrebljavao izraz "vozarina" ("freight"), po njegovom mišljenju neispravno umjesto izraza "hire" ("zakupnina"). Tek u najnovijim izdanjima autori razlikuju ta dva izraza. Prema tome kod

izraza "freight" treba razlikovati uže značenje, koje obuhvaća samo vozarinu iz vozaarskih ugovora i brodarskih ugovora na putovanje od njenog šireg shvaćanja, koje obuhvaća onda i (zapravo po sučevom mišljenju neispravno) vozarinu-zakupninu kod brodarskih ugovora na vrijeme. Slijedom toga su oba suca većine smatrali da je naručitelj opravdano odbio određene iznose od dužne vozarine za iznose koje je smatrao da se njemu duguju, pa je imao pravo da reakciju brodovlasnika shvati kao odbijanje ispunjenja ugovora i stoga smatraju ugovor stranaka razriješenim. (Vozarine su od 1974. do danas pale, pa je razrješenje ugovora za naručitelja povoljno.)

Sudac manjine (L.J.Cumming-Bruce) obrazlaže svoj votum tako da smatra da je izreka barona Parkera u *Mondel v. Steel* (1841) u cjelini na snazi i nalazi da to slijedi i iz stajališta izraženih u *Kući lordova*, iako obiter, u *"The Aries"* (1977) i u Apelacionom sudu u *"The Brede"* (1973), pa da se prema tome izvorno načelo presude iz 1841. odnosi i na vozarinu koja se plaća u brodarskom ugovoru na vrijeme ("time charter"). Pri tome sudac analizira izreke pojedinih sudaca, a napose ističe da su presude u *"Tankexpress (A/S) v. Compagnie Financière Belge des Petroles S.A."*, prvostepena 1946, drugostepena 1947. i trećestepena 1949, zapravo neodlučne, jer su se u Apelacionom sudu (u kojem su sudila samo dva suca u tom slučaju) suci razilazili, a u *Kući lordova* se ovo pitanje nije smatralo odlučnim za ishod spora. Stoga ovaj sudac smatra da naručitelj nije mogao bez pristanka brodovlasnika staviti u prijeboj vozarini svoje tražbine zasnovane na obračunu prema uvodno spomenutim klauzulama ugovora, odnosno bez odluke suda ili Arbitraže.

(LLR 1978, str.132)

E.P.

Bilješka.- Ova rješidba je vrlo zanimljiva jer pokazuje kako terminološka nesigurnost može dovesti do vrlo složene situacije u engleskom pomorskom pravu. *Kuća lordova* nije imala do slučaja *"Aries"* (1973) prilike da se odlučno izrazi^o doseg slučaja *"Mondel v. Steel"* (1841), pa će tako rješenje u ovom slučaju dovesti vjerojatno do jasnog rješenja njegovog dosega. Za inozemne promatrače engleske judikature rješenje ovog spora je značajno, jer se smije očekivati da će ono biti u budućnosti primijenjeno u londonskim arbitražama, bez obzira na to na koju će stranu rješenje prevagnuti. U našem pravu ovaj terminološki problem ne bi postojao, jer se izraz "vozarina" odnosi jednako na pomorske vozaarske ugovore kao i na brodarske ugovore na vrijeme ("time charter") ili putovanje ("voyage charter"), a zakupnina samo na ugovor o zakupu broda ("demise charter"). Teoretska djela, i američka i engleska, jasno razlikuju te tri vrste ugovora i judikaturu koja ih je obradila. U našem pravu se i sam problem s kojim se ova rješidba bavi postavlja drukčije. Nakon vrhovne rješidbe *Kuće lordova* vratit ćemo se opširnije na ovo pitanje.

E.P.