

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

KUĆA LORDOVA

Presuda od 20. 10. 1988.

Seacrystal Shipping LTD v. Bulk Transport Group Shipping Co. LTD.

Brod »Kyzikos«

Vijeće: Harwich, Oakbrook, Templeman, Ackner, Aylmerton

KLAUZULA »WIBON« U BERTH CHARTER UGOVORU (»Whether in berth or not«)

Klauzula »WIBON« je skraćena izraza »vez slobodan ili nije slobodan« i zbog toga se ne može primjenjivati na situacije kad je vez bio slobodan, ali nepristupačan zbog lošeg vremena.

Brod »Kyzikos« u vlasništvu Seacrystal Shipping LTD., prevezio je čelik iz Italije za SAD obalu Meksičkog zaljeva.

Prevoz je bio ugovoren u formi voyage charter ugovora (Gencon) i s obzirom na klauzule sadržane u njemu radilo se o »berth voyage charteru«.

Dolaskom u iskrajnu luku (Houston), zbog guste magle i obustavljene pilotaže brod nije mogao pristati uz obalu, te se usidrio i predao pismo spremnosti.

Brod se privezao uz obalu tek nakon 3 dana i 50 min., a za cijelo vrijeme čekanja njegov vez je bio slobodan.

S obzirom na ugovoreno vrijeme stojnica, do završetka iskraja brod je zapao u prekostojnice, koje su prema vremenskoj tablici vlasnika iznosile 14 dana 9 sati 16 minuta.

Naručitelji (Bulk Transport Group Shipping Co. LTD.) su isplatili jedan dio naknade, a poricali su svoju odgovornost za onaj dio koji se odnosio na vrijeme čekanja broda za privez.

Za tu neisplaćenu sumu vlasnici su podigli tužbu i spor je nastao oko pitanja — da li vremenu stojnica treba pribrojiti i vrijeme za koje je brod bio spriječen pristati uz obalu zbog lošeg vremena.

Odgovor na to pitanje zapravo proizlazi iz tumačenja klauzule »WIBON« sadržane u ugovoru, koja dozvoljava brodu predaju pisma spremnosti »whether in berth or not«, što zapravo znači promjenu berth chartera u port charter.

Problem koji je nastao je da li se takvo tumačenje može primijeniti i u navedenom slučaju, gdje je vez za brod bio slobodan.

U toku svakog postupka javljala su se različita mišljenja.

Najprije je spor predan londonskoj arbitraži i izabrani sudac je donio odluku u korist vlasnika broda, smatrajući da se tumačenje klauzule »WIBON« u »berth charteru« odnosi i na one slučajeve kad vez nije slobodan i kad je slobodan, ali je brod spriječen u pristajanju zbog lošeg vremena.

Naručitelji su se žalili i u prvostepenom postupku donesena je odluka u njihovu korist. Ne podržavajući mišljenje izabranog suca, prvostepeni sudac (Mr. Justice Webster) je dao obrazloženje svoje odluke, tumačeći da klauzula pokriva samo one slučajeve kad vez za brod nije slobodan. Povodom takve presude vlasnici ulažu žalbu i apelacioni sud je usvaja. Slažući se s mišljenjem izabranog suca, navode da su unajmitelji prihvatili sporazum, da će im brod biti na raspolaganju čim stigne u određenu luku, usprkos nekakvoj prepreci koja bi onemogućila njegovo pristajanje uz obalu. To što je u ovom slučaju prepreka bila magla, ništa ne mijenja na stvari, i zapravo efekt klauzule »WIBON« je promjena »berth chartera« u »port charter«.

Protiv takve presude žalbu ulažu naručitelji i Kuća lordova je usvaja. Razlozi za stajalište Kuće lordova sadržani su u govoru Lorda Brandona of Oakbrooka.

Skraćenica »WIBON« već jako dugo vremena znači »vez slobodan ili nije slobodan« i kontekst u kojem se nalazi u navedenom ugovoru potvrđuje to. Odlukom u slučaju Northfield Steamship Co. c/a Compagnie L'Union des Gaz (1912), utvrđena je glavna svrha klauzule, a to je da obuhvati one slučajeve kad brod prema »berth charteru« stigne u luku, a nema slobodno mjesto za pristajanje.

Ne može se pronaći ni utvrditi drukčije tumačenje, koje bi omogućavalo da se klauzula odnosi i na one slučajeve kad brod stigne u luku i vez mu je slobodan, ali on ne može pristati zbog lošeg vremena.

Lord Brandon of Oakbrook je u svom govoru naveo i slučaj broda »Johanna Oldendorff« (1973) i citirao mišljenje Lorda Justice Roskilla, koje je on naveo u obrazloženju odluke donesene u žalbenom postupku u spomenutom slučaju.

Njegovo je mišljenje bilo da klauzula »WIBON« omogućuje promjenu »berth chartera« u »port charter«, kako bi osigurala predaju pisma spremnosti čim brod stigne u komercijalno područje luke.

Međutim, Lord Brandon ističe da je takvo mišljenje moguće prihvatiti, jedino ako se shvati da je doneseno samo za slučajeve gdje brod prilikom dolaska u luku nije imao mjesto za pristajanje.

Zbog svega iznjetog u navedenom slučaju, nesporno je da je prilikom dolaska broda »Kyzikos« u Houston njegov vez bio slobodan, ali on zbog guste magle nije mogao pristati.

S obzirom na već jako dugo ustanovljeno tumačenje klauzule »WIBON«, očito je da se ono ne može primijeniti i u ovom slučaju, gdje je vez bio slobodan, ali nepristupačan zbog lošeg vremena.

Mišljenje vlasnika broda da ta klauzula omogućava promjenu »berth chartera« u »port charter« i time opravdava njihovu vremensku tablicu (uračunavanje vremena čekanja na vez vremenu stojnica) nije ispravno. Čak i kad bi se radilo o mogućnosti takve promjene, ni prema »port charteru« oni ne bi bili dolaskom u luku i uručanjem pisma spremnosti na raspolaganju naručiteljima.

Radi toga, opravdano su naručitelji poricali svoju odgovornost za neisplaćeni dio, s obzirom da su oni ispunili svoju dužnost i u iskrajnoj luci osigurali brodu slobodan vez.

Nemogućnost pristajanja broda zbog loših vremenskih prilika ne znači »nepristupačnost« veza, a njihova apsolutna odgovornost za određivanje uvijek »pristupačnog« veza ne postoji.

Na temelju iznesenog, judikat Kuće lordova bio je jednoglasan i žalba naručitelja je usvojena.

(Lloyd's Law Reports 1989, Vol. 1, str. 1)

Klauzula »WIBON«

U engleskom pravu postoje dvije vrste »voyage charter ugovora«: »berth charter party« i »port charter party«.

Radi predaje pisma spremnosti, a samim tim i početka toka stojnica, vrlo je važno znati kad je brod stigao, tj. kad se može reći da je »arrived ship«, a za što je navedeno razlikovanje vrlo značajno. Kod »port charter party« je potrebno da brod stigne u luku. Pitanje kada je brod stigao u luku judikatura je različito tumačila. Načela koja su do tada postojala bila su vrlo općenita i u praksi teško provediva. Slučaj broda »Johanna Oldendorff« (1973) promijenio je dotadašnje shvaćanje engleske judikature i odredio da se brod smatra »arrived ship« kad stigne na mjesto unutar luke gdje je

uobičajeno da brodovi čekaju na vez, (dr. E. Pallua: Prikaz presude u slučaju broda »Johanna Oldendorff«, 1973., i bilješka uz prikaz — Pojam »arrived ship« u engleskom pravu, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 61, 1974. god.).

Kod brodarskih ugovora gdje je određeno da brod mora stići na vez unutar imenovane luke (»berth charter party«), smatra se da je »arrived ship« kad je stigao na vez i tog trenutka može se predati pismo spremnosti.

Klausula »WIBON« u »berth charter party« daje mogućnost brodu na predaju pisma spremnosti »whether in berth or not«, a što zapravo znači promjenu u »porth charter party«.

Dosadašnjim tumačenjem klauzula je zapravo omogućavala predaju pisma spremnosti čim brod stigne u komercijalni dio luke, ukoliko su bili ispunjeni i svi ostali uvjeti za valjanu predaju pisma spremnosti. Međutim iz prikazanog obrazloženja presude Kuće lordova, takvo tumačenje se odnosi samo na slučajeve kada prilikom dolaska broda u luku njegov vez nije bio slobodan, pa je brod prisiljen čekati na slobodan vez. Vrijeme čekanja ide na teret naručitelja, koji je prema »berth charter party« dužan osigurati brodu mjesto uz obalu.

Takvo tumačenje ne može se primijeniti i u onim slučajevima kad je brod dolaskom u luku bio spriječen u pristajanju uz obalu zbog lošeg vremena, a njegov vez je bio slobodan.

Pitanje je da li navedena presuda Kuće lordova predstavlja najpravičnije rješenje s obzirom na već utvrđeno tumačenje klauzule »WIBON«.

Činjenica da se dosad nisu javljali sporovi oko njenog tumačenja, govori da je njeno značenje i primjena bila jasna i opće prihvaćena, što je ovakvom odlukom Kuće lordova sigurno poljuljano.

Što će biti u onim slučajevima, koji su mogući, gdje će razlozi nemogućnosti pristajanja broda biti dvojaki: najprije samo loše vrijeme (vez slobodan), a nakon toga zauzetost veza.

Teško će biti uskladiti različita mišljenja Kuće lordova i pomorske prakse i sigurno je da su ovakvim rješenjem otvorena vrata novim sporovima.

Dorotea Čorić