

ENGLESKI APELACIONI SUD

Presuda od 12. 10. 1989.

J. LAURITZEN A.S. v. WIJSMULLER B.V.

Suci: Lord Justice Dillon, Lord Justice Bingham

RASKID UGOVORA — FRUSTRACIJA UGOVORA

»Rizici ili opasnost ili nesreće na moru«, kao uzroci koji su predviđeni u klauzuli ugovora koja daje pravo na raskid ugovora, trebaju biti shvaćeni uz kvalifikaciju »ako nisu uzrokovane nemarom stranke« koja je dužna izvršiti obvezu preuzetu ugovorom. Gubitak jednog od dva prevozna sredstva kojima je ugovoreno izvršenje ugovora o prijevozu stvari morem, ne znači »frustraciju« ugovora, pa čak ako je do gubitka došlo bez nemarnosti ugovorne strane koja je prema ugovoru dužna izvršiti prijevoz.

Lauritzen (tužitelji u ovom sporu) vlasnici su velike platforme »Dan King«, koja je bila sagrađena u jednom japanskom brodogradilištu. Wijsmuller (tuženi u ovom sporu) su specijalizirani pomorski vozari, koji su s Lauritzenom sklopili 7. srpnja 1980., ugovor o prijevozu navedene platforme iz Japana u predio Sjevernog mora u zoni Rotterdama. U ugovoru je bilo navedeno da će se prijevoz obaviti posebnim, poluronjivim maonama koje su namijenjene upravo prijevozu teških tereta kao što su platforme, i to »Super Servant One« ili »Super Servant Two« po izboru Wijsmuller-a.

Datum predaje platforme na prijevoz Wijsmuller-u trebao je biti između 20. VI. i 20. VIII. 1981., a vozarina je trebala biti plaćena pola na početku prijevoza, a pola na kraju prijevoza. Dvije klauzule sklopljenog ugovora o prijevozu, koje su zbog različitog tumačenja i bile predmetom spora, glasile su:

kl. 15 *Dužnost staranja*

U skladu s drugim uvjetima ovog ugovora, Wijsmuller ovdje pristaje učiniti sve što se od dobrog vozara može razumno očekivati, a kako bi sigurno i na vrijeme stigao u luku iskrcaja.

kl. 17 *Raskid ugovora*

Wijsmuller ima pravo raskinuti ugovor, bez obzira da li je ukrcaj izvršen ili ne, u slučaju više sile, božjih čina, rizika ili opasnosti i nesreća na moru, ratnih činova, ratnih operacija, zapljene u sudskom postupku, zatvaranja Sueskog ili Panamskog kanala . . . ili bilo kojih drugih sličnih događaja ili okolnosti koje bi opravdano mogle omesti, spriječiti ili odložiti izvršenje ugovora.

Nekoliko mjeseci prije nego je »Dan King« trebao biti isporučen na prijevoz (29. I. 1981. god.), »Super Servant Two« je potonuo prilikom iskrcaja neke druge platforme u rijeci Zaire. U obrazloženjima u toku spora, Wijsmuller je naveo da preostala specijalizirana maona za prijevoz platformi »Super Servant One«, nije mogla izvršiti prijevoz »Dan Kinga« jer je trebala izvršiti prijevoze iz drugih ugovora, a koji su se poklapali s očekivanim razdobljem izvršenja ugovora sklopljenog s Lauritzenom. Prema njihovim navodima, prijevozi koje je »Super Servant One« izvršavao u vrijeme kada je »Dan King« trebao biti prevezen, mogli su se, radi zahtjeva sigurnosti, jedino obaviti koristeći jedan od »Super Servant« brodova.

Zbog toga je Wijsmuller, dva tjedna nakon potonuća »Super Servanta Two« obavijestio Lauritzena da neće izvršiti prijevoz »Dan Kinga« ni »Super Servantom One«.

Nakon toga, stranke su ušle u daljnje pregovore, koji su doveli do novog sporazuma, prema kojem je »Dan King« bio prevezen u razdoblju od srpnja do listopada. Prijevoz je obavljen na drukčiji način (uz pomoć maone i tegljača), a ne kako je bilo ugovoreno. Takav prijevoz prouzročio je i povećane troškove, pa je Lauritzen podnio tužbu radi naknade štete pretrpljene zbog raskida ugovora o prijevozu »Dan Kinga«, tvrdeći da je gubitak »Super Servanta Two« uzrokovan nemarnošću Wijsmullera, njegovih pomoćnika ili agenata. Wijsmuller to poriče, navodeći da su oni bili ovlašteni raskinuti ugovor u skladu s kl. 17. U svakom slučaju oni se pozivaju na »frustraciju« ugovora, smatrajući da je potonuće »Super Servanta Two« bio izvanredan događaj i protupotražuju naknadu povećanih troškova prijevoza.

Spor je nastao oko pitanja —

1. da li su tuženi bili ovlašteni raskinuti ugovor u skladu s kl. 17, zbog događaja koji se dogodio prije početka izvršenja ugovora, a prema navodima tužitelja kao posljedica njihove nemarnosti;

2. da li se tuženi mogu pozvati na »frustraciju« ugovora:

a) ako je do gubitka »Super Servanta Two« došlo bez nemara tuženog, ili

b) ako je gubitak uzrokovan nemarom tuženog?

U prvostepenom postupku sudac G. Hobhouse odgovorio je na sva pitanja u korist tužitelja, i tuženi su protiv takve odluke uložili žalbu. Drugostepeni postupak vođen je pred engleskim apelacijskim sudom, a obrazloženje presude dali su suci Lord Dillon i Lord Bingham.

U odnosu na prvo pitanje, suci su naveli da treba uzeti u obzir kontekst cijelog ugovora i svih okolnosti, da bi se moglo ocijeniti da li su tuženi imali pravo raskinuti ugovor u skladu s kl. 17, ako je gubtak »Super Servanta Two« bio uzrokovan njihovim nemarom (ili nemarom njihovih pomoćnika ili agenata), prije vremena ispunjenja ugovora. Sa svrhom da pronađu pravu namjeru stranaka i pravilno tumačenje navedene klauzule, suci su zaključili da sadržaj klauzule jasno upućuje na slučajeve koji su van kontrole tuženih. Ali isto tako »rizici ili opasnost ili nesreće« na moru, na koje su se pozivali tuženi u svojoj obrani mogu u svom uobičajenom značenju, obuhvatiti i slučajeve koji su bili rezultat nemara tuženih. Jednako tako npr. »zapljena sudskim postupkom«, prije bi mogla biti rezultat nemara tuženih, nego ne. Teško se može prihvatiti tvrdnja tuženih da im kl. 17 daje izričito pravo da raskinu ugovor, a ako se radilo o slučaju koji se primjenom njihove razumne pažnje mogao spriječiti. Ne može se prihvatiti ni njihova tvrdnja da se radi o nemaru njihovih pomoćnika ili agenata, jer englesko pravo tretira stranku, njene pomoćnike ili agente kao jedno.

Tvrdnja tužitelja da su tuženi prekršili i dužnost staranja navedenu u kl. 15 (duty of care clause) ne stoji. Ona se odnosi samo na ulogu tuženog kao vozara, i nema primjene na slučajeve koji su se dogodili prije početka izvršenja ugovora o prijevozu. Ali kl. 17 primjenjuje se i na slučajeve koji su se dogodili prije početka izvršenja ugovora i ne daje pravo na raskid ugovora ukoliko se događaj na koji se ugovorna strana poziva mogao spriječiti da su tuženi, njihovi pomoćnici ili agenti uložili dužnu pažnju.

U odnosu na pitanje da li se u datom slučaju može govoriti o »frustraciji« ugovora, suci su naveli da doktrina »frustracije« može jedino koristiti stranci koja je ugovorila izvršiti prijevoz brodom, koji bez njihova propusta više ne postoji. Ali to nije bilo u ovom slučaju. Ugovor o prijevozu »Dan Kinga« davao je alternativu i potonuće »Super Servanta Two« nije automatski dovelo do nemogućnosti izvršenja ugovora o prijevozu zbog smetnje izvršenja. Čak i nakon potonuća »Super Servanta Two« tuženi su mogli upotrijebiti »Super Servant One« za ugovoreni prijevoz. Prema tome, ako potonuće »Super Servanta Two« i nije bio rezultat nemara na strani tuženih, ne može se prihvatiti njihova tvrdnja da se radi o »frustraciji« ugovora.

Tužitelji su iznijeli neke činjenice koje upućuju na zaključak da je potonuće »Super Servanta Two« bilo rezultat nepažnje tuženih i njegova osoblja. Ako bi te tvrdnje bile makar i jednim dijelom točne, onda se pozivanje tuženih na »frustraciju« ugovora ne može prihvatiti. Strana koja se poziva na događaj koji opravdava »frustraciju« ugovora, ne smije biti odgovorna za njega.

Zbog izloženog žalba tuženih se odbija.

(Lloyd's Law Reports 1990, vol. 1, str. 1)

DROTEA ĆORIĆ
asistent-pripravnik