

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

ENGLESKI APELACIJSKI SUD

Presuda od 5, 6, 8. i 9. II 1990.

Industrie Chimiche Italia Centrale and Cerealfin S. A. v.

Alexander G. Tsavliris & Sons Maritime CO.,

Panchristo Shipping Co.S.A. and

Bula Shipping Corporation

m/b »CHOKO STAR«

Vijeće: Lord Justice Slade, Lord Justice Parker and Lord Justice Glidewell

PRAVO ZAPOVJEDNIKA DA ZAKLJUČI UGOVOR O SPAŠAVANJU U IME VLASNIKA TERETA

Zapovjednik broda može zaključiti ugovor o spašavanju u ime vlasnika tereta samo u slučaju nužnosti, kada zbog hitnosti postupanja u svrhu otklanjanja opasnosti za brod i teret nije bio u mogućnosti stupiti u vezu s vlasnikom tereta i dobiti potrebno ovlaštenje.

U takvim slučajevima on postaje »nenamjerni zastupnik« (involuntary agent) vlasnika tereta.

Brod »Choko Star« vlasništvo trećetuženih u ovom sporu (Bula Shipping Corporation) bio je dan u zakup (charter by demise) drugotuženima (Panchristo Shipping CO.S.A.).

U vremenu od 20. — 26. V. 1986. u argentinskoj luci Rosario, a na temelju tri izdane teretnice, izvršen je ukrcaj raznih vrsta žitarica.

Teret je bio namijenjen tužiteljima u ovom sporu (Industrie Chimiche Italia Centrale and Cerealfin S.A.).

Prilikom isplovljenja iz luke Rosario rijekom Paranom (27. V. 1986.) brod je dodirnuo dno i nasukao se. Zapovjednik broda pokušao je odsukati

brod, ali nije imao uspjeha, pa je bio prisiljen zatražiti pomoć. 30. V. 1986. sklopio je ugovor o spašavanju. Ugovor, u ime vlasnika broda i u ime vlasnika tereta, sklopljen je u pismenom obliku upotrebom Lloydovog standardnog formulara ugovora o spašavanju (»Lloyd's Standard Form of Salvage agreement No cure-No Pay«) poznat pod kraticom »LOF 80«.

Spasioci, prvotuženi u ovom sporu (Alexander G. Tsavlis & Sons maritime CO.,) uspješno su obavili odsukavanje broda i tražili su da im se plati odgovarajuća nagrada.

U skladu i prema poznatim uvjetima sklopljenog ugovora, posredovanjem Lloydova komiteta pribavljeno je jamstvo za isplatu nagrade i zakazana je arbitraža. Prvostepenom odlukom arbitraže odlučeno je o visini nagrade. Vlasnici broda isplatili su svoj dio, ali vlasnici tereta, smatrajući da zapovjednik nije imao ovlaštenje zaključiti ugovor o spašavanju u njihovo ime odbili su isplatiti svoj dio nagrade i uložili su žalbu na prvostepenu odluku arbitraže. Drugostepena arbitraža donijela je novu odluku i vlasnici tereta platili su dosuđeni iznos.

Prigovor vlasnika tereta istaknut u arbitražnom postupku postao je kasnije predmetom sudskog spora.

Držeći da takav nemaran (negligent) postupak zapovjednika, odnosno vlasnika broda predstavlja povredu ugovora o prijevozu (breach of contract) vlasnici tereta pokrenuli su postupak pred engleskim prvostepenim sudom — Pomorski odjel, radi naknade pretrpljene štete.

Još jednom ističući da se njihova odgovornost može temeljiti samo na općem pomorskom pravu, i to u odnosu na naknadu svih troškova koji su učinjeni u interesu očuvanja integriteta stvari ukrcanih na brod i njihovog sigurnog prijevoza, vlasnici tereta poricali su svoju odgovornost za isplatu dijela nagrade za spašavanje na temelju sklopljenog ugovora o spašavanju.

U ovom slučaju, prema njihovom mišljenju, pomoć se mogla ostvariti jednostavno angažiranjem lokalnih spasilaca, pa prema tome zaključivanje ugovora prema posebnim uvjetima sadržanim u LOF formularu, a bez njihovog izričitog ovlaštenja, nije bilo potrebno.

Suprotno tome, tuženi su naveli da vlasnici tereta moraju prihvatiti činjenicu da u toku putovanja mogu nastupiti okolnosti koje mogu ugroziti sigurnost broda i tereta, te da zapovjednik mora zatražiti pomoć profesionalnih spasilaca, ako smatra da je to nužno. U takvim slučajevima vlasnici tereta odgovorni su za dio nagrade koja se duguje spasiocima. Prema njihovim navodima zapovjednik koji ima ovlaštenje zaključiti ugovor o spašavanju u ime vlasnika broda, ima i ovlaštenje u odnosu na vlasnike tereta. Takvo ovlaštenje proizlazi na temelju sklopljenog ugovora o prijevozu.

Upotreba LOF-a pri sklapanju ugovora prema njihovim tvrdnjama ne predstavlja nemaran postupak zapovjednika, jer njegova prednost je upravo u tome što je opće usvojen i dobro poznat svim zapovjednicima.

Prihvaćajući argumente tuženih, sudac Mr. J. Sheen odbio je tužbu. Vlasnici tereta ulažu žalbu i apelacijski sud je usvaja.

Obrazloženje presude koje su dali Lord Justice Parker i Lord Justice Slade temelji se na odgovoru spornog pitanja — da li zapovjednik ili vlasnik broda u situaciji koja opravdava zaključenje ugovora o spašavanju imaju ovlaštenje zaključiti ugovor i u ime vlasnika tereta bez njihovog izričitog odobrenja, iako su bili u mogućnosti stupiti s njima u vezu i dobiti potrebno ovlaštenje, ali nisu to učinili.

Suci su se pozvali na nekoliko navoda iz prijašnjih slučajeva od kojih citiramo samo neke radi boljeg razumjevanja dispozitiva presude.

»Prema pravu, zapovjednik je uvijek zastupnik broda, a u posebnim slučajevima on je zastupnik tereta. On je imenovani (appointed) agent prvog, a nenamjerni (involuntary) drugog. Na temelju tih osnovnih načela, uvijek kada to okolnosti slučaja dozvoljavaju zapovjednik, prije nego što svojim postupkom ugrozi vrijednost broda ili tereta, mora stupiti u vezu s vlasnicima broda u jednom ili tereta u drugom slučaju.« (The Onward, 1873 L.R.4 Adm. & Ecc 38).

»Postoji opće pravilo da zapovjednik, osim u situacijama nužnosti, mora stupiti u vezu s vlasnicima tereta ili bar mora pokušati stupiti u vezu s njima (must communicate or even endeavour to communicate).« (The Bonaparte, 1853, 8 Moo.P.C. 459).

»Uloga zastupnika vlasnika tereta zapovjedniku je nametnuta jedino potrebom slučaja.« (The Bonaparte pp. 320—321).

Prema osnovnim pravilima instituta zastupanja u common-law sustavu, suci su nadalje istaknuli da zapovjednik kao zastupnik vlasnika broda ima ovlaštenje poduzeti sve što je potrebno za uspješno putovanje, sigurnost i očuvanje broda. Za radnje poduzete u tu svrhu on stvarno ima ovlaštenje i to proizlazi upravo iz njegove uloge zastupnika vlasnika broda (implied actual authority).

Svako ograničenje u pogledu takvih radnji mora biti navedeno i treće osobe moraju biti upoznate s time.

Radnje poduzete od strane zapovjednika ne obvezuju vlasnika broda samo na temelju ovlaštenja koje zapovjednik stvarno ima, nego i na temelju određenih postupaka vlasnika broda na osnovu kojih treće osobe pretpostavljaju da je on dao ovlaštenje zapovjedniku broda, iako zapovjednik takvo ovlaštenje nema (ostensible authority). Bez obzira o kojem je ovlaštenju riječ zapovjednik ostaje samo zastupnik broda i on nije u nikakvoj vezi s vlasnikom tereta.

Samo slučajevi nužnosti nameću zapovjedniku ulogu zastupnika vlasnika tereta i radi zaštite njihovih interesa on postaje njihov »nenamjerni« zastupnik. To treba razlikovati od slučajeva kad zapovjednik sklapa ugovor o spašavanju u ime vlasnika broda, kada okolnosti dopuštaju proširenje ovlaštenja određene osobe u odnosu na osobu koju on već zastupa.

Zbog toga ne može se izvesti zaključak da zapovjednik ima ovlaštenje sklopiti ugovor o spašavanju u ime vlasnika tereta, ako ima ovlaštenje u ime vlasnika broda.

Na temelju navedenoga obrazloženja apelacijski sud utvrdio je da se u navedenom slučaju nije radilo o nužnosti, te da je zapovjednik, ako je i smatrao da je spašavanje nužno, mogao stupiti u vezu s vlasnicima tereta i dobiti potrebno ovlaštenje, a on to nije učinio.

Zbog izloženoga žalba se usvaja.

(Lloyd's Law Reports 1990, Vol. 1, str. 516.)

Bilješka uz presudu

Jedno sporno pitanje, dva suprotna stava i još jedan dokaz da sudske odluke često puta nemaju baš previše razumijevanja za potrebe prakse.

Tako i ova odluka engleskog apelacijskog suda ostajući slijepo dosljedna klasičnim načelima instituta zastupanja ne vodi računa o potrebama prakse i stvarnim potrebama i interesima svih stranaka ugovora o spašavanju.

Zahtijevajući da zapovjednik prije svakog zaključivanja ugovora o spašavanju mora najprije stupiti u kontakt s vlasnicima tereta i od njih dobiti potrebne instrukcije, može znatno ugroziti situacije u kojima se traži brza i neodloživa reakcija na nastalu situaciju koja može ugroziti sigurnost broda i tereta. Često zapovjednik broda ne zna tko je vlasnik tereta, a moguće je da ih ima više, pa se opravdano nameće pitanje da li treba stupiti u vezu sa svakim ili će biti dovoljno ako se obrati samo jednom!?!)

Zaključivanje ugovora o spašavanju, da bi predstavljalo postupak »bona fide« poduzet u svrhu zaštite interesa vlasnika tereta, mora biti jedino moguće rješenje prema zapovjednikovoj objektivnoj odluci, a ne posljedica njegove panike ili nesnalažljivost.

U tom pravcu i Međunarodna Konvencija o spašavanju iz 1989. sadrži odredbu da je zapovjednik broda u opasnosti ovlašten zaključiti ugovor o spašavanju u ime vlasnika broda, *i da su zapovjednik i vlasnik broda u opasnosti ovlašteni zaključiti ugovor o spašavanju u ime vlasnika imovine koja se nalazi na brodu.*¹

Istu odredbu sadrži i novi formular za sklapanje ugovora o spašavanju (Lloyd's Standard Form of Salvage agreement), LOF 1990,² u klauzuli 14.

Iako sama odredba obećava sprečavanje sudskih sporova kao što je ovaj prikazani, ostaje nejasno da li vlasnici tereta ukrcanog na brod mogu u određenim slučajevima uskratiti ovlaštenje dano zapovjedniku članom 6. s obzirom da u članu nije navedeno ništa što bi nas moglo navesti na suprotan zaključak.

Ostaje da sačekamo da Konvencija stupi na snagu i praksa odgovori na novost svih predviđenih rješenja.

Dorotea Čorić

¹ Vidi čl. 6. st. 2. Međunarodne Konvencije o spašavanju iz 1989.

² Gaskell N., »LOF 1990«, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1991, str. 104.