

PRIKAZ ZAKONODAVSTVA

NAKANADA ŠTETE IZ UGOVORA O KUPOPRODAJI BRODA I UGOVORA O GRADNJI BRODA PREMA ENGLESKOM PRAVU

Zoran Tasić
"Stephenson Harwood"
Solicitors, London

UDK 347.791(410)
Stručni rad
Primljeno: listopada 1994.

U radu se analiziraju razni aspekti naknade štete koja može proizaći iz ugovora o kupoprodaji broda i ugovora o gradnji broda, sačinjenih u skladu s engleskim pravom. Na osnovi engleske sudske prakse autor razmatra i aspekte utvrđivanja visine naknade štete, ugovornog ograničenja i isključenja odgovornosti kao privremene mjere osiguranja potraživanja naknade štete.

1. Na osnovi članka 53.3.,stavka 2. i 3. engleskog Zakona o prodaji robe iz 1979. godine visina štete je određena kao procijenjeni gubitak koji je izravno i prirodno, u normalnom tijeku događaja, nastao povredom ugovora, a prekršajem ugovornih odredbi o kvaliteti robe rečeni gubitak, *prima facie*, predstavlja razliku između stvarne vrijednosti robe u vrijeme isporuke kupcu i one vrijednosti koju bi roba imala da nije došlo do prekršaja odredbi o kvaliteti robe.

2. Kod ugovora o kupoprodaji broda i kod ugovora o gradnji broda najčešći prekršaj ugovora od strane kupca je propust u plaćanju određenih novčanih iznosa kao npr. depozita ili ostatka ugovorne cijene kod ugovora o kupoprodaji broda ili jedne ili više dospjelih rata ugovorne cijene kod ugovora o gradnji broda. U takvim slučajevima prodavatelj može zahtijevati plaćanje dužnog iznosa kao dospjelog duga.

Kupac će često zahtijevati da se od dospjelog iznosa odbije onaj iznos koji bi, prema tvrdnjama kupca, predstavljao iznos štete, a kojeg bi kupac potraživao

od prodavatelja. Međutim, načelno, ugovori o gradnji broda sadrže odredbu kojom takav prijeboj potraživanja nije dopušten ("anti-set off" klauzule) i takva je odredba sasvim valjana s gledišta engleskog prava.

Važno je, međutim, naglasiti da propust kupca u plaćanju dospjelog iznosa načelno ne oslobađa graditelja ili prodavatelja broda njihovih ugovornih obveza. Sve dok graditelj ili kupac (a) ne bude ovlašten raskinuti ugovor i (b) ne raskine ugovor, ugovor ostaje na snazi u svakom pogledu (usprkos kupčevom propustu u plaćanju dospjelog iznosa) te, na primjeru ugovora o gradnji broda graditelj neće biti oslobođen obveze gradnje broda ("Hyundai Heavy Industries Co.Ltd. v. Papadopoulos" 1980, 2 Lloyd's Law.Rep.1). Isto načelo vrijedi i u slučaju da propust u plaćanju kupca predstavlja njegovo jednostrano odustajanje od ugovora.

3. Prema vrlo izričitoj odredbi članka 13.(linije 119.-122.) standardnoga norveškog obrasca ugovora o prodaji broda, prodavatelj će imati pravo odmah raskinuti ugovor ako depozit ili ugovorna cijena nije plaćena.

Ukoliko je samo depozit plaćen, a ne i ostatak ugovorne cijene prema odredbama ugovora, prodavatelj će imati pravo raskinuti ugovor, zadržati depozit (i nakupljene kamate) i potraživati naknadu štete ukoliko iznos depozita (zajedno s kamatama) nije dostatan za pokriće nastale štete.

4. Visina štete nastale zbog nepreuzimanja broda na isporuci predstavljala bi, primjenjujući gore citirane odredbe engleskoga Zakona o prodaji robe, procijenjeni gubitak koji je na tržištu brodova, *prima facie*, jednak "...razlici između ugovorene cijene i tržišne ili tekuće cijene u vrijeme...kada je roba trebala biti prihvaćena ili u slučaju da nije ugovoreno vrijeme za prihvatanje robe, u vrijeme kada je roba odbijena" (članak 50.(3.) Zakona o prodaji robe).

Jedan od najboljih prikaza procjene štete na rečenoj osnovi, a nastale nepreuzimanjem broda, sadržan je u predmetu "The Aktion" - 1987, 1 Lloyd's Law Rep.283.

5. Potraživanja kupca za naknadu štete se, pak, najčešće odnose na prekršaj ugovora od strane prodavatelja glede fizičkoga stanja broda. Nakon isporuke, kupac može ustanoviti da je tehničko stanje broda u nekim aspektima nezadovoljavajuće. Ukoliko kupac može dokazati da je prodavatelj prekršio neke izričite ili prešutne ugovorne odredbe, kupac će imati pravo potraživati naknadu štete nastale takvim prekršajem.

6. Iako spomenuti Zakon o prodaji robe određuje kako se treba utvrditi visina štete, u praksi je taj postupak često vrlo složen. Ipak će kupac, primjenom citiranog članka 53.(2.) Zakona o prodaji robe, najčešće potraživati štetu u visini:

- (a) troškova popravka (otklona) štete, i
- (b) gubitka nastalog zadržavanjem (ležanjem) broda za vrijeme popravka.

Ova su potraživanja u pravilu izravna i ovise o vrlo jasnim činjenicama i dokazima u svakom pojedinom slučaju.

Međutim, potrebno je imati na umu sljedeće pretpostavke koje su nazočne u načelno svim potraživanjima šteta.

6.1. Ublažavanje štete

Česta je tvrdnja da je tužitelj u obvezi ublažiti štetu koja mu je nastala, odnosno u tom pravcu postupati savjesno. U predmetu "The Solholt" - 1981, 2 Lloyd's Law Rep. prihvaćeno je stajalište da rečena tvrdnja nije sasvim ispravna, jer, da tužitelj koji ne postupa savjesno u cilju ublažavanja štete neće moći potraživati naknadu tako nastale ili pogoršane štete.

Na primjer, bilo bi sasvim savjesno postupanje kada bi tužitelj koristio članove svoje posade za popravak štete na brodu. Međutim, ako umjesto toga tužitelj odluči uposliti posebne izvođače radova (na primjer radnike brodogradilišta) uz daleko veće troškove, takvi se troškovi vjerojatno neće naknaditi. Slično tomu, kada neružna strana, koja je pretrpjela štetu, odbije prihvatiti razumnju ponudu od strane štetnika, može se očekivati da se njezin zahtjev za naknadu štete ne ostvari.

6.2. Ležanje ili mirovanje broda

U većini slučajeva brod će za vrijeme popravka biti u stanju mirovanja te će tužitelj u tom periodu izgubiti one zarade koje inače ne bi izgubio. U praksi je takva šteta često naknadiva, a visina štete utvrđiva na osnovi tržišne vrijednosti broda (zasnovane na dnevnoj najamnini broda) umanjena za iznos ušteđenih troškova (npr. neplaćeni troškovi posade u relevantnom razdoblju). Međutim, s takvim potraživanjem tužitelj neće uspjeti ako npr. predmetni popravci nisu bili hitni, te su se obavljali u isto vrijeme kada i neki drugi radovi za tužiteljeve vlastite potrebe ("The Hassel" - 1962, 2 Lloyd's Law Rep., "The Ferdinand Retzlaff" - 1972, 2 Lloyd's Law Rep.).

6.3. Valuta

Načelno će svaki tužitelj imati pravo potraživati naknadu štete u valuti u kojoj je šteta pretrpljena (ili primjereni iznos u drugoj valuti prema tečaju na dan plaćanja), bez obzira na bilo kakvu deprecijaciju predmetne valute koja bi nastupila nakon dana kada je došlo do prekršaja ugovora, odnosno dana kada je nastupila šteta.

6.4. Kamate

Na osnovi engleskog Zakona o vrhovnom sudu iz 1981. godine tužitelj će imati pravo i na kamate na iznos dosuđene naknade štete. Međutim, sudska je odluka o kamatama diskrecijske naravi. Na primjer, sud neće dosuditi u korist tužitelja kamatu na iznose potraživanja koja su nakon dana dospelosti, ali prije pokretanja sudskog postupka ("La Pintada", 1985, AC 104, "The World Renown", 1922, 2 Lloyd's Law Rep.).

Bez obzira na zakonske odredbe, strane su uvijek slobodne ugovoriti bilo koju zateznu kamatnu stopu (npr. članak 13. i 14. norveškoga standardnog obrasca kupoprodajnog ugovora za brod).

7. U slučaju da prodavatelj propusti isporučiti brod na vrijeme ili ga uopće ne isporučiti, kupac će imati pravo protraživati naknadu štete.

Kada prodavatelj propusti isporučiti brod, visina štete će se utvrditi primjenom gore navedenog članka 53.(3.) Zakona o prodaji robe, te će se, nadalje, za slučaj gdje već postoji tržište za upravo takav brod o kojem se radi, primijeniti i članak 51.(3.), stavak 3. Zakona koji glasi:

"Tamo gdje već postoji pristupačno tržište za predmetnu robu, visina štete će se prima facie utvrditi na osnovi razlike između ugovorne cijene i tržišne ili tekuće cijene za tu robu u vrijeme kada je ista trebala biti isporučena ili, ako nije određeno vrijeme isporuke, u vrijeme kada je prodavatelj odbio isporučiti robu."

Nadalje, kupac će osim rečene razlike između ugovorne i tržišne cijene, biti ovlašten potraživati i naknadu gubitka zarade za (razumno) razdoblje dok se ne pronađe zamjenski brod ("The Ileaux Moines" - 1974, Lloyd's Law Rep.).

8. U slučaju kada prodavatelj propusti isporučiti određeni dio za brod, određivanje visine štete postaje daleko složenije. Na primjer, u predmetu "The Alecos M" -1991, 1 Lloyd's Law Rep. pojavio se problem visine štete nastale uslijed propusta prodavatelja da zajedno s brodom isporučiti i rezervni propeler. Žalbeni je sud potvrdio arbitražnu odluku prema kojoj je kupac imao pravo potraživati naknadu štete, ali samo do iznosa vrijednosti starog propelera (u ovom slučaju: US\$ 1,000), ali ne i troškove zamjene rezervnog (novog) propelera (u ovom slučaju: US\$ 121,000).

9. Zakon o prodaji robe ne propisuje način određivanja visine štete. Međutim, uobičajena praksa je da se ista ima odrediti na osnovi tržišne vrijednosti broda u vrijeme ugovorenoga roka isporuke umanjene za tržišnu vrijednost broda u vrijeme stvarne isporuke broda. Međutim, u mnogim se slučajevima radi o relativno kratkom razdoblju kašnjenja, te su i razlike u tržišnim uvjetima neznatne. No, u svakom slučaju, kupac će, načelno govoreći, imati pravo potraživati i naknadu dobiti izgubljene za vrijeme kašnjenja u isporuci ("The Great Marine" (No 2)-1990, 2 Lloyd's Law Rep.).

10. Ugovori o kupoprodaji ili gradnji broda najčešće sadrže odredbe kojima se ograničavaju prava kupca na naknadu štete. Navedene se odredbe mogu svrstati u dvije grupe:

(a) odredbe o određivanju visine naknade štete; i

(b) odredbe o isključenju odgovornosti.

(a) Odredbe o određivanju visine naknade štete (Liquidated damages) su česte u ugovorima o gradnji broda, te se njima određuje do koje će visine kupac imati pravo potraživati naknadu štete za slučaj (između ostalog) kašnjenja isporuke broda preko ugovornoga roka (npr. US\$ 5000 za svaki dan kašnjenja). U načelu su takve odredbe prihvatljive s gledišta engleskoga prava samo ako dogovorena visina štete predstavlja objektivnu procjenu štete koja bi vjerojatno proizašla zbog prekršaja ugovorne odredbe o isporuci broda ("Dunlop Pneumatic Tyre Co. v. New Garage and Motor Co.", 1915, AC). Ukoliko ugovorena visina štete ne predstavlja objektivnu procjenu

štete, ista će se smatrati kao ugovorna kazna ("penalty"), te se njezino potraživanje prema engleskom pravu neće moći izvršiti.

Bitno je ovdje napomenuti da se pitanje o tome predstavlja li odredba o određivanju visine štete ugovornu kaznu ili ne, mora odrediti s obzirom na dan zaključenja ugovora. Staga je činjenica, koja bi se eventualno naknadno utvrdila, da, u vrijeme ugovornog roka isporuke, kupac zapravo ne bi pretrpio nikakvu štetu, zapravo irelevantana ("Clydebank Engineering v. Don Jose Remos"-1905, AC).

Odredba o određivanju visine naknade štete bi ipak predstavljala ugovornu kaznu, ako bi tako ugovorena svota bila "ekstravagantna i nesavjesna" u usporedbi s najvećom mogućom štetom za koju bi se vjerodostojno moglo dokazati da je nastala uslijed prekršaja ugovora. U tome bi slučaju tužitelj mogao potraživati samo naknadu stvarno pretrpljene štete. U slučajevima gdje je takvom odredbom npr. predviđeno jednokratno plaćanje nekog paušalnog iznosa, bez obzira na prirodu ili ozbiljnost prekršaja ugovora, pretpostavlja se da takva odredba predstavlja ugovornu kaznu. U mnogim ugovorima o kupoprodaji broda ugovorena visina naknade štete je u stanovitom odnosu s određenim vremenom kašnjenja u isporuci, te, pod uvjetom da nije "ekstravagantna", tako ugovorena visina naknade neće se smatrati ugovornom kaznom.

Ukoliko, pak, kupac svojim postupanjem barem djelomično prouzroči kašnjenje u isporuci broda (iako se takvo postupanje ne bi kvalificiralo kao prekršaj ugovora) on neće moći tražiti primjenu odredbe o određivanju visine naknade štete (ukoliko ugovorom nije izričito određeno drukčije).

U praksi se, pak, uglavnom događa da kupac, u slučaju kašnjenja isporuke broda, trpi daleko veću štetu od iznosa određenog ugovorom, naročito u slučajevima gdje je ugovoren maksimalni iznos naknade štete. Ovisit će o okolnostima svakoga pojedinog slučaja hoće li se prodavatelj moći pozivati na odredbe o određivanju visine naknade štete da bi ograničio svoju odgovornost. Premda se ugovorno određenje visine naknade štete može primijeniti na uobičajena kašnjenja u isporuci, isto se neće moći primijeniti i na slučaj gdje prodavatelj ili brodograditelj jednostavno odbije izvršiti svoju ugovornu obvezu isporuke broda, tj. jednostrano raskine ugovor ("Royal Coast Maritime SA v. Malta Drydocks"-1993, neobjavljen "brodopopravljачki" spor).

(b) O ugovornim odredbama o isključenju odgovornosti (ekskulpacijske klauzule) dugo se vremena tvrdilo da postoje neka pravna načela koja priječe mogućnost isključenja odgovornosti za određene bitne prekršaje ugovora odnosno da takva pravna načela automatski nastupaju na mjesto ekskulpacijskih klauzula. Međutim, danas takve tvrdnje više nisu nazočne u engleskoj pravnoj praksi. Moderna pravna praksa nudi jednostavnija rješenja koja se zasnivaju na praktičnom tumačenju same ekskulpacijske klauzule primjenjujući pri tom dva osnovna kriterija:

- (i) contra preferentum-ekskulpacijsku klauzulu treba tumačiti protivno interesima strane koja se istom koristi u lošoj vjeri;

(ii) ekskulpacijsku klauzulu treba tumačiti protivno strani koja u istoj traži oslonac za svoje propuste ugovornih obveza. ("Photo Production Ltd.v.Securior"-1980, AC).

Važno je napomenuti da su gore navedeni kriteriji regulirani i Zakonom o nepravednim ugovornim uvjetima (The Unfair Contract Terms Act) iz 1977. godine koji se ne primjenjuje na ugovore o međunarodnoj trgovini (članak 26. Zakona) ni na ugovore koji su samo zbog izbora ugovornih strana regulirani engleskim pravom, a inače bi po prirodi stvari bili regulirani pravom države izvan Ujedinjenoga Kraljevstva (članak 27.(1.) Zakona). Međutim, rečeni Zakon, tamo gdje se primjenjuje, stavlja van snage ugovorne odredbe kojima se isključuje ili ograničava odgovornost za gubitak života ili tjelesnu povrijeđu. Slično je s ugovornim odredbama kojima se isključuje ili ograničava odgovornost i za druge oblike gubitaka ili šteta koje proizlaze iz nemara i koje odredbe ne udovoljavaju kriterijima savjesnosti u svakom pojedinom slučaju ("The Zinnia"-1984, 2 Lloyd's Law Rep).

Člankom 14. (linije 130.-132.) norveškog obrasca o prodaji broda ograničena su potraživanja kupca za naknadu štete: - (a) na samo one gubitke koji su nastali propustom prodavatelja "da izvrši prijenos vlasništva ili da isporuči brod na način i u roku određenom u liniji 38."; i (b) samo ako su rečeni gubitci "proizašli iz dokazanoga nemarnog postupanja prodavatelja" ("The Al Tawfig"-1984, 2 Lloyd's Law Rep. i izmjene u najnovijem norveškom obrascu).

11. Privremene mjere

Da bi spriječio tuženika u onemogućavanju izvršenja sudske presude ili arbitražne odluke donesene u korist tužitelja (u daljnjem tekstu "predlagatelj"), predlagatelj može od suda dobiti privremenu mjeru "zamrzavanja" imovine tuženika ili zabrane raspolaganja istom. Ovaj oblik privremene mjere postoji u engleskoj pravnoj praksi od 1977. godine pod nazivom "Mareva injunction", te je naročito nazočna u pomorskim sporovima, a posebice u kontekstu sporova koji proizlaze iz kupoprodaje brodova gdje se kao prodavatelji pojavljuju poduzeća koja u pravilu nemaju druge imovine osim broda koji je predmet kupoprodaje. Kupovna koju je prodavatelju platio kupac broda, uglavnom odmah "napusti" područje nadležnosti suda, te će svako moguće potraživanje naknade štete od strane kupca najvjerojatnije ostati neizvršivo.

"Mareva injunction" može biti odobrena jedino od strane suda, što vrijedi i za potraživanja o kojima se odlučuje arbitražno (članak 12.(6.) engleskog Zakona o arbitraži iz 1950.godine).

Važno je napomenuti da svrha "Mareva injunction" nije osiguranje potraživanja niti zasnivanje nekog prioritnog prava u odnosu na druge vjerovnike. Prava je funkcija ove privremene mjere upućene prema prodavatelju "in personam" da bi ga se spriječilo u slobodnom raspolaganju točno određenom imovinom, ne samo unutar relevantne teritorijalne nadležnosti suda, nego, u iznimnim slučajevima, i van teritorijalne nadležnosti relevantnog suda. Drugim riječima - bilo gdje u svijetu ("The Coral Rose"-1990, 2 Lloyd's Law Rep.). No, i u tim slučajevima će tuženik moći raspolagati vlastitim sredstvima, radi

urednog obavljanja svojih poslovnih obveza, ali pod određenom prismotrom od strane predlagatelja ili suda.

Prijedlog za odobrenje ove privremene mjere podnosi se sudu prvog stupnja u postupku bez nazočnosti tuženika ("ex parte"). U takvim okolnostima sud traži od predlagача potpuno i otvoreno iznošenje činjenica i okolnosti koje su sudu relevantne da bi odobrio privremenu mjeru. U suprotnom, sud neće odobriti privremenu mjeru ili će, pak, jednom donesenu mjeru, iz navedenog razloga, ukinuti ("The P"-1992, 1 Lloyd's Law Rep.).

Sud će uvijek od predlagatelja zahtijevati da se obveže naknaditi štetu koja bi mogla nastati na strani tuženika zbog neosnovane privremene mjere, te će, u slučaju kada je predlagatelj strana osoba, zahtijevati od predlagatelja i polog određenog jamstva.

Glavni problem koji se pojavio u sporovima iz kupoprodaje broda jest: Je li moguće dopustiti privremenu mjeru prije isporuke broda za potraživanja koja proizlaze ili će proizaći iz tehničkog stanja broda? Načelno je pravilo da se "Mareva injunction" može dopustiti samo u svezi s postojećim potraživanjem, bilo za naknadu štete ili naplatu duga, te će predlagatelj morati uvjeriti sud da je njegov prijedlog osnovan. Često u praksi kupac pretpostavlja da će predmetni brod biti isporučen s određenim tehničkim nedostacima koji će mu dati osnove za potraživanje naknade štete. Međutim, i usprkos opravdanim pretpostavkama kupca, može se dogoditi da prodavatelj ne prekrši niti jednu ugovornu odredbu o tehničkoj kondiciji broda do nakon ispruke, a tada može već biti kasno budući da će kupac već platiti cijenu za brod.

U predmetu "The Assios"-1974, 1 Lloyd's Law Rep. žalbeni je sud odlučio da bi kupac mogao imati osnove za dopuštenje privremene mjere i prije isporuke broda, pod uvjetom da su i sudac i prodavatelj obaviješteni o takvoj namjeri. Nakon rečene presude, sudac Saville je u predmetu "A v.B"-1989, 2 Lloyd's Law Rep. dopustio privremenu mjeru, ali uvjetovano isporukom broda.

Međutim, ipak je žalbeni sud u nedavnom predmetu "The Veracruz"-1992, 2 Lloyd's Law Rep. odlučio da sud ne može dopustiti "Mareva injunction" u pogledu potraživanja koje ne postoji prije same isporuke broda.

Sukladno gore navedenom, a sve dotle dok se pravo i praksa ne promijene, kupac će morati čekati trenutak primopredaje broda prije nego što privremena mjera bude mogla biti dopuštena. Iako je dopuštanje privremene mjere u diskreciji suda, sud neće ukinuti jednom dopuštenu privremenu mjeru samo na osnovi prigovora prodavatelja da privremena mjera predstavlja prekršaj ugovora od strane kupca čime se prodavatelju onemogućuje slobodno raspolaganje zaradom od prodaje broda ("The Great Marine"(No 1)-1990, 2 Lloyd's Law Rep.).

(Autor je pripremio predmetni tekst na osnovi vlastitih bilježaka s predavanja Bernarda Edera Q.C. na postdiplomskom studiju na University College of London.)

Summary

**CLAIMS FOR DAMAGES ARISING OUT OF AGREEMENTS FOR SALE
AND PURCHASE OF SHIPS AND SHIPBUILDING CONTRACTS
PURSUANT TO ENGLISH LAW**

The article deals with various aspects of damages arising out of agreements for the sale and purchase of ships and shipbuilding contracts construed in accordance with English law.

On the basis of English legal precedents, the author also analyses certain aspects of quantum of damages, contractual limitations and exclusions of liability and injunctions.