

UGOVOR SPAŠAVATELJA I TREĆE OSOBE SKLOPLJEN U SVRHU PRUŽANJA USLUGE SPAŠAVANJA, I PITANJE PRISILE

IN THE HIGH COURT OF NEW ZEALAND, IN ADMIRALTY,
WELLINGTON REGISTRY, CIV-2012-485-452 [2013] NZHC 2584
SVITZER SALVAGE BV Plaintiff v. Z ENERGY LIMITED First Defendant,
SEAFUELS LIMITED Second Defendant

VISOKI SUD NOVOG ZELANDA, Pomorski odjel, Wellington
Predmet: "Rena", CIV-2012-485-452 [2013] NZHC 2584
Stranke: tužitelj – Svitzer Salvage BV; prvotужenik – Z Energy Limited,
drugotужenik: Seafuels Limited
Sudac: Goddard J
20. prosinca 2013.

Ugovor o zakupu broda – Spašavanje – Sklapanje ugovora o zakupu broda pod prisilom – Odredbe ugovora o zakupu broda nepravedne, nepravične i prekomjerne – Prekomjerno visoka cijena – Opseg primjene Konvencije o spašavanju iz 1989. godine – Pojam ugovora o spašavanju u Konvenciji – Sveza ugovora o spašavanju i ugovora koje u svrhu pružanja usluge spašavanja spašavatelj sklapa s trećim osobama – Odnos vlasnika broda i zakupoprimca

Odluka

Visoki sud Novog Zelanda, u pravnoj stvari tužitelja Svitzer Salvage BV (Svitzer), protiv prvotужenika Z Energy Limited (Z Energy) i drugotужenika Seafuels Limited (Seafuels), odlučujući o prvoj točki tužbenog zahtjeva u svezi poništaja ugovora o zakupu broda radi prisile, drugoj točki tužbenog zahtjeva u svezi nepravedne, nepravične i prekomjerne odredbe ugovora o zakupu broda, i trećoj točki tužbenog zahtjeva u svezi sklapanja ugovora o zakupu broda pod utjecajem opasnosti te prekomjerno visoke cijene ugovora o zakupu broda, odbio je prvu točku tužbenog zahtjeva, a drugu i treću točku tužbenog zahtjeva uputio u parnicu na odlučivanje te dodatno prihvatio prijedlog prvotужenika za izuzeće iz postupka.

Po pitanju prve točke tužbenog zahtjeva odlučeno je, temeljem općih pravila građanskog prava, kako Seafuels nije izvršio nezakoniti utjecaj na Svitzer, te je prva točka tužbenog zahtjeva odbijena.

Po pitanju druge točke tužbenog zahtjeva utvrđeno je kako sud ima pravo preispitivati pomorske ugovore, neovisno o prirodi istih (ugovor o spašavanju ili neki drugi pomorsko-plovidbeni ugovor), te kako se ugovor o zakupu broda može odnositi na ugovor o spašavanju. Sukladno tome, druga točka tužbenog zahtjeva upućena je u parnicu na odlučivanje.

Po pitanju treće točke tužbenog zahtjeva utvrđeno je kako je potrebno dodatno razmotriti opseg važenja Konvencije o spašavanju iz 1989. godine te smisao pojma ugovora temeljem članka 7. Konvencije. Sukladno tome, treća točka tužbenog zahtjeva također je upućena u parnicu na odlučivanje.

Po pitanju prvotuženika sud je dopustio izuzeće istog iz postupka, iz razloga što, između ostaloga, Z Energy ne može biti predmet bilo koje odluke u predmetnom sporu, Z Energy nema interesa biti stranka u postupku, prisustvo Z Energy nije nužno kako bi se razmotrila i razriješila temeljna pitanja u postupku, te, Z Energy nema nikakve veze sa činjenicom postojanja opasnosti tijekom operacije spašavanja.

Činjenice

Kontejnerski brod *Rena*, izgrađen 1990. godine, nosivosti 3351 TEU, u vlasništvu liberijske kompanije *Daina Shipping*, podružnice grčke kompanije *Costamare Shipping SA*, i, temeljem brodarskog ugovora na vrijeme, u posjedu i iskorištavanju švicarske kompanije *Mediterranean Shipping Company*, plovio je pod liberijskom zastavom kada se, 5.10.2011. godine, uslijed nepažljive navigacije broda, nasukao na *Astrolabe* greben (zaljev *Bay of Plenty*), *Novi Zeland*. Uslijedila je najveća ekološka katastrofa u povijesti *Novog Zelanda* (oko 400 metričkih tona ulja isteklo je u morski okoliš). U siječnju 2012. godine brod se uslijed djelovanja mora i elemenata prepolovio. Operacija uklanjanja podrtine još traje, a trenutačno je uklonjeno preko 1000 kontejnera s broda (od ukupno 1.368 kontejnera, od čega je 32 kontejnera sadržavalo opasne tvari).¹

Mediterranean Shipping Company je odmah po akcidentu angažirala profesionalnog spašavatelja, *Svitzer*, (sklopljen je *LOF* ugovor sa *SCOPIC* klauzulom, na koju se spašavatelj pozvao), a kako je pri udaru u greben počelo istjecati pogonsko gorivo s unesrećenog broda, jedan od prvih zadataka spašavatelja bio je ukloniti pogonsko gorivo s broda (sukladno članku 8. stavku 1. točki (b) Konvencije o spašavanju, implementirane u novozelandskom Zakonu u pomorskom prijevozu iz 1994. godine). U tu svrhu spašavatelj je s drugotuženim *Seafuels* ugovorio zakup manjeg tankera *Awanuia* (sklopljen je *BIMCO Supplytime Charterparty* ugovor), jedini u tu svrhu adekvatan tanker raspoloživ na *Novom Zelandu*. Tanker *Awanuia*, u vlasništvu *Z Energy*, a u tom se trenutku nalazio u posjedu *Seafuelsa* (brodarski ugovor na vrijeme, prijevoz ulja), koji je, uz pristanak vlasnika, ugovorio zakup broda sa spašavateljem.

Pritom je *Seafuels* iskoristio činjenicu stvarnog monopola na tržištu (jedini takav tanker raspoloživ u tom trenutku), hitnost situacije (bilo je prijeko potrebno od-

¹ Vidi više: B. Marten, *International Recent Development: New Zeland*, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 38:632, 2014, str. 623-638.

mah pristupiti operaciji uklanjanja pogonskog goriva), te rizik kojem se sam tanker izlaže (opasnost koja proistječe iz same operacije spašavanja). Nakon što je tanker doplovio do unesrećenog broda, Seafuels je ponudio zakup tankera na osnovi visoke dnevne tarife, uključujući zasebne stavke isplate ("lump sums") u svezi činjenice kako su Seafuels i Z Energy prekinuli brodarski ugovor na vrijeme, te klauzulu sukladno kojoj vlasništvo i druga stvarna prava na spašenom pogonskom gorivu pripadaju Z Energy. Svitzer je, uz protest (uz obrazloženje kako su klauzule i uvjeti pretjerani, ali kako u trenutačnoj situaciji nema drugog izbora nego na iste pristati), pristao sklopiti ugovor, a kako je operacija spašavanja trajala neočekivano dugo (43 dana), Svitzer je 12 puta produžavao zakup tankera, svaki puta uz isti protest. Sud je izračunao kako je dnevna tarifa iznosila u prosjeku između US\$187.000 do US\$200.000 te kako je ukupno plaćena svota iznosila US\$8.9 miliona. Pod normalnim okolnostima, kako je sud ustvrdio, sam tanker mogao bi se kupiti za puno manji iznos.

Spor

Nakon što je pogonsko gorivo uspješno uklonjeno, zakup broda je prestao, a Svitzer je odbio platiti puni iznos cijene zakupa. Pritom je tužitelj ustvrdio kako je pod prisilom sklopio ugovor o zakupu tankera, kako su odredbe tog ugovora nepravične, kako je cijena prekomjerno visoka, te kako vlasnik tankera, Z Energy, također profitira iz visoke cijene zakupa. Svitzer je nastavno ustvrdio kako se ugovor o zakupu tankera izravno odnosi na ugovor o spašavanju koji je sklopio s Mediterranean Shipping Company, sukladno članku 13. stavku 1. točki (i) Konvencije, te kako je stoga izravno primjenljiv članak 7. Konvencije koji sudu dopušta razmotriti tako sklopljene ugovore. Spašavatelj je zatražio poništaj ugovora o zakupu tankera, jer je isti sklopljen pod prisilom, a u slučaju da sud nađe kako u predmetnom sporu ne postoje dostatni elementi kako bi se predmetni ugovor poništio, spašavatelj je zatražio da se cijena u bitnome smanji, jer je, po njegovom mišljenju, prvotuženik iskoristio Svitzerov izrazito nezavidan položaj, izvršio nezakoniti pritisak (prisilu) te nametnuo nepravične i pretjerane uvjete ugovora.

Prvotuženik se usprotivio svim točkama tužbenog zahtjeva. Ustvrdio je kako prilikom sklapanja ugovora o zakupu nije bilo nezakonite prisile, kako on nije odgovoran za činjenicu što na Novom Zelandu postoji samo jedan raspoloživi tanker za takve potrebe, te kako je sam spašavatelj 12 puta obnavljao isti ugovor. Također je ustvrdio kako ugovor o zakupu tankera nema izravne veze s ugovorom o spašavanju, te da u tom smislu odredbe Konvencije nisu relevantne, već da se isto ima rješavati u skladu s općim zakonskim odredbama (pomorskog i) građanskog prava.

Drugotuženik se usprotivio tvrdnji tužitelja kako snosi suodgovornost u predmetnom sporu, uz obrazloženje kako nema nikakve veze niti sa sklapanjem ugovora o zakupu broda (iako je na isti pristao), niti s operacijom spašavanja. Također

je ustvrdio kako cijena brodarskog ugovora na vrijeme, kojim Z Energy prepušta tanker Seafulesu, nema veze s kasnijim korištenjem istog tankera, te stoga, kako sporna cijena na nikakav način ne utječe na cijenu ugovora o zakupu broda između Svitzer i Seafuels.

Stranke su se, nakon odluke Visokog suda, nagodile te onemogućile daljnji sudski postupak i donošenje konačne odluke o otvorenim pitanjima.

Komentar

Osnovno pitanje koje se u predmetnom sporu nameće jest opseg primjene odredbi Konvencije o spašavanju iz 1989. godine na sveukupne aktivnosti spašavatelja tijekom pružanja usluge spašavanja, u smislu zaštite interesa spašavatelja. Svitzer tvrdi kako se odredbe Konvencije imaju primijeniti na sve aktivnosti spašavatelja poduzete radi uspješnog pružanja usluge spašavanja. Sama Konvencija nastoji, između ostaloga, poticati rad spašavatelja i zaštitu morskog okoliša, a što podrazumijeva zaštitu spašavatelja u svim situacijama kada su njihovi interesi i prava grubo ugroženi. U predmetnom sporu spašavatelj tvrdi kako je treća strana (prvotuzženik), svjesna svih okolnosti u kojima se izvodi operacija spašavanja, iskoristila nepovoljan položaj spašavatelja te nametnula nepovoljne i nepravične uvjete, a što se odrazilo u cijeni zakupa tankera. Svitzer smatra kako se po tom pitanju imaju primijeniti odredbe članka 7. Konvencije, čime se imaju ispraviti nepravične odredbe ugovora o zakupu, odnosno, sam ugovor poništiti.

Promatrano sa strane spašavatelja, zamislive su dvije metode tumačenja odredbi Konvencije putem kojih bi iste ostvarile širu primjenu. Prva metoda podrazumijeva tumačenje pojma (odnosno definicije) spašavanja ne kao određenu činidbu ili skup određenih činidbi s ciljem spašavanja ugrožene imovine, već kao širi kontekst djelovanja, a što, uz navedene činidbe, uključuje i sve povezane aktivnosti koje omogućavaju uspješno izvođenje relevantnih činidbi. U tom smislu, zakup tankera (ugovaranje s trećom osobom) koji je prijeko potreban kako bi se uklonilo pogonsko gorivo – a što je u predmetnom sporu bilo nužno – biva izravno i neraskidivo povezano sa specifičnom činidbom spašavanja te postaje nužna pretpostavka za uspješno pružanje usluge spašavanja u cijelosti. Sve ostale dodatne radnje (primjerice, nabava standardne spašavateljske opreme), ako ne zadovoljavaju uvjet izravne i neraskidive povezanosti, ne ulaze u opseg primjene odredbi Konvencije. Pritom se mora dokazati kako je treća osoba svjesna činjenice da spašavatelj potražuje njezine usluge s ciljem pružanja usluge spašavanja (a što Seafules nije zaniijekao – sasvim suprotno, tanker je doplovio na mjesto akcidenta, nakon čega je ponuđen zakup tankera). U protivnom ne bi bilo moguće treće osobe svrstati među osobe na koje se primjenjuju odredbe Konvencije, jer izostaju elementi sukladno kojima se treću osobu može dovesti u svezu sa, ili uvrstiti u odnos iz spašavanja.

Druga metoda podrazumijeva šire tumačenje pojma "ugovor o spašavanju", sukladno članku 6. Konvencije. Konvencija niti popratni komentari ne nude tumačenje tog pojma, te je, sukladno tome, isti podložan različitoj interpretaciji. Jedno moguće tumačenje dopušta mogućnost svrstavanja ugovora spašavatelja i trećih osoba unutar opsega primjene pojma "ugovor o spašavanju", uz istu pretpostavku izravne i neraskidive povezanosti s temeljnom uslugom spašavanja. U tom smislu bi se ugovor spašavatelja i treće osobe ugovoren u svrhu ostvarivanja ugovora o spašavanju tretirao kao pod-ugovor, u nedostatku kojeg bi pružanje usluge spašavanja u bitnom bilo onemogućeno. Sud je, kako je prethodno navedeno, zaključio kako predložene metode tumačenja Konvencije zahtijevaju daljnje razmatranje, te stranke uputio u parnicu.

Promatrano sa strane treće osobe, bitno je ukazati na slijedeće odrednice kojima se pobijaju prethodno izneseni stavovi. Sukladno članku 6. stavku 1. Konvencije, Konvencija se primjenjuje na sve operacije spašavanja, tumačenje čega ukazuje na pretpostavku kako se članak 6. Konvencije, naslovljen "Ugovori o spašavanju" primjenjuje isključivo na ugovore kojima se uređuje sama operacija spašavanja. Nadalje, članak 6. stavak 2. Konvencije ukazuje na isključivi odnos spašavatelja i vlasnika odnosno zapovjednika broda, čime se isključuju iz primjene odnosi spašavatelja i trećih osoba. Iako pravna teorija prihvaća mogućnost primjene odredbi članka 7. Konvencije na podugovore između spašavatelja i trećih strana u svrhu pružanja usluge spašavanja,² ako se članak 7. Konvencije tumači kao mogućnost poništaja ili izmjene ugovora u smislu članka 6. Konvencije, primjena članka 7. Konvencije bitno je uža od onoga što navedena teorija dopušta. U tom smislu bitno je istaknuti i tvrdnju prvotuženika kako u predmetnom sporu nije izvršio prisilu, već isključivo iskoristio (za njega povoljno) stanje na tržištu. Taj je argument, kako je prethodno ukazano, prihvaćen od strane suda neovisno o Konvenciji (primijenila su se opća pravila novozelandskog građanskog prava kao mjerodavnog prava), te je utvrđeno kako je ugovor kao takav valjan. Konačno, u tekstu Konvencije navode se slijedeće osobe: spašavatelj, spašavana osoba (vlasnici ugrožene imovine), zapovjednik broda, javna vlast, te osobe koje rade za navedene osobe. Nigdje se u tekstu Konvencije izravno ne spominju treće osobe, iako se podredno daje značaj činjenici kako se spašavatelji često koriste uslugama trećih osoba (primjerice, zakup remorkera – članak 13. stavak 1., točka (i) Konvencije).

U svezi prethodno navedene odluke suda kako se ugovor o zakupu broda kao takav neće poništiti radi navodne prisile, potrebno je za početak utvrditi može li se takva odluka usvojiti temeljem članka 7. Konvencije ili temeljem općih pravila građanskog prava. Odluka o izvoru pravne norme nužno je podložna prethodno iznesenim stavovima u svezi odnosa ugovora o spašavanju i ugovora spašavatelja s

² Vidi više: F.D. Rose, *Kennedy and Rose – Law of Salvage* (London: Sweet&Maxwell, 2002), 10-169.

trećim osobama. Kako je nastavni sud odluku o prirodi povezanosti ta dva ugovora, te samim time, i odluku o primjenjivosti odredbi Konvencije na predmetni spor, prepustio drugom sudu u daljnjem postupku, odlučio je primijeniti opća pravila građanskog prava. Sukladno općim pravilima, ugovor će biti poništen radi prisile ako se može dokazati kako je na oštećenu osobu vršen nezakoniti pritisak (prisila) te kako je uslijed izvršenog nezakonitog pritiska oštećena osoba pristala sklopiti isti ugovor. Sud je prihvatio činjenični supstrat predmetnog spora sukladno kojem se spašavatelj nalazio pod pritiskom u smislu ekoloških rizika, progresivno opasnijih uvjeta spašavanja (pritom se, u smislu članka 7. točke (a) Konvencije, "pod utjecajem opasnosti" ne misli da je sam spašavatelj bio u opasnosti), te dužnosti spašavatelja u smislu zaštite morskog okoliša i urednog pružanja usluge spašavanja, no istovremeno nije pronašao elemente nezakonitog pritiska od strane Seafuels, već je ustvrdio kako je Seafuels iskoristio svoj tržišni položaj. Takvo utvrđeno činjenično stanje stvari podložno je daljnjim procjenama u smislu izmjene ugovora ako parnični sud ustvrdi kako je postavljena cijena, bilo temeljem konvencijskog rješenja ili temeljem općih pravila građanskog prava, bila prekomjerno visoka (druga i treća točka tužbenog zahtjeva).

Iako je već uvidom u visinu ukupno potraživanog iznosa na ime cijene zakupa broda, usporedno s realnom kupoprodajnom cijenom takvog broda na tržištu, razvidno kako je riječ o očitom neskladu između izvršene činidbe (davanje tankera u zakup) i potraživane cijene, upitno je u kojoj mjeri ovakav slučaj zavrjeđuje novo tumačenje odredbi Konvencije o spašavanju. S obzirom da opća pravna pravila dopuštaju mogućnost ulaganja pravnih lijekova kako bi se ispravila svaka pojavnost nejednakosti, nepravičnosti i prekomjernosti u ugovornim i izvanugovornim odnosima, nejasno je zašto spašavatelj insistira na striktnoj primjeni odredbi Konvencije, kada u samom tekstu Konvencije nigdje nije izričito predviđena takva mogućnost. Moguće je kako spašavatelj na taj način pokušava predstaviti novo tumačenje odredbi Konvencije u korist spašavatelja općenito, čime bi se u bitnome osnažila tržišna pozicija spašavateljske industrije. Primjena odredbi Konvencije na ugovore koji ne spadaju pod uži opseg definicije ugovora o spašavanju (s ciljem pružanja izravne usluge spašavanja), nužno dovodi do pravne nesigurnosti, jer se na taj način otvara mogućnost preispitivanja svakog zasebnog ugovora koji je spašavatelj sklopio s trećom osobom prije, za vrijeme, ali i nakon pružanja usluge spašavanja. Time se, ujedno, onemogućava odnosno usporava efikasno utvrđenje prava i obveza stranaka iz ugovora o spašavanju. Puno je efikasnije, ali i pravičnije, razmatranje eventualnih nepravilnosti u takvim ugovorima prepustiti primjeni općih pravnih pravila, čime se jasno razlučuju prava i obveze stranaka ugovora o spašavanju od prava i obveza spašavatelja i trećih osoba, sukladno zasebnim ugovorima koje isti sklapaju.

Značaj akcidenta

Zapovjednik broda i drugi časnik priznali su krivnju, te su oba osuđena na po 7 mjeseci zatvora.³ Vlasnik je također priznao krivnju, te je slijedom toga platio kaznu u vrijednosti od oko US\$250.000,00. Iako Novi Zeland nije ratificirao LLMC Protokol iz 1996. godine, vlasnik broda i njegov osiguratelj (Švedski P&I klub), pristali su, tijekom pregovora s Vladom Novog Zelanda, isplatiti ukupan iznos od US\$22.8 miliona na ime troškova uklanjanja štetnih posljedica onečišćenja morskog okoliša, što je bitno manje od stvarnih troškova (US\$39 miliona), ali bitno više od ograničenja u skladu s LLMC 1976 Konvencijom (US\$9 miliona).⁴ Vlasnik i osiguratelj ponudili su dodatnih US\$8.6 miliona odštete Vladi Novog Zelanda, pod uvjetom da ista dopusti da dio olupine trajno ostane na grebenu (prijedlog na razmatranju).

Krajem 2012. godine vlasnik je osnovao fond ograničenja u Novom Zelandu⁵ i u Ujedinjenom Kraljevstvu. Nakon pokušaja jedne oštećene stranke da se probije ograničenje odgovornosti, a što je nadležni sud odbio,⁶ oko 75 oštećenih stranaka pokrenulo je odštetne postupke protiv fonda ograničenja.⁷ Mediterranean Shipping Company je također osnovao fond ograničenja. Procjenjuje se kako je šteta na teretu, sukladno dostupnim podacima, dostigla ukupan iznos od US\$20 miliona, no, kako je Novi Zeland ratificirao i implementirao Haško-Visbyska pravila, s obzirom na činjenice slučaja, primjenljiva je odredba nautičke pogreške sukladno kojoj vlasnik ne odgovara za štetu na teretu.

Potaknuto realnim poteškoćama iz nedorečenih i neadekvatnih odredbi postojećih zakonodavnih rješenja, nakon nesreće broda *Rena* uslijedio je postupak izmjene i dopune novozelandskog pomorskog prava, a što je uključilo ratifikaciju 1996. LLMC Protokola, te odluku o izravnoj primjeni pročišćenog teksta 1976. Konvencije i 1996. Protokola. Također, ratificirana je 2001. Bunkers Konvencija. Konačno, povećani su iznosi doprinosa u državni Fond za onečišćenje uljem (doprinosi daje pomorska industrija).

Dr. sc. Mišo Mudrić, viši asistent predavač

Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

³ *Mar. N.Z. v Balomaga*, District Court, Tauranga, CRI 2011-070-7734.

⁴ *Mar. N.Z. v Daina Shipping Co.*, District Court, Tauranga, CRI 2012-070-1872.

⁵ *Daina Shipping Co. v Te Runanga O Ngati Awa*, [2012] NZHC 3411.

⁶ *Daina Shipping Co. v Te Runanga O Ngati Awa*, [2013] NZHC 500.

⁷ *Daina Shipping Co. v MV Rena Claimants*, [2013] NZHC 3450.

Summary:

**CONTRACT BETWEEN SALVOR AND A THIRD PARTY IN CONNECTION
TO A SALVAGE OPERATION, AND THE ISSUE OF DURESS**

BIMCO Supplytime Charterparty – Salvage – Contracting under Duress – Terms and Conditions of Contract Inequitable and Exorbitant – Payment in an Excessive Degree too Large – 1989 International Salvage Convention’s Scope of Application – Definition of Salvage Contracts – Inter-relationship between Salvage Contracts and Third Party Contracts entered into by Salvor – Relationship between Owner and Charterparty