

# ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

## POSljednje PUTOVANJE BRODA KOD BRODARSKOG UGOVORA NA VRIJEME

KUĆA LORDOVA

Presuda od 27. 10. 1994.

Torvald Klaveness A/S v. Arni Maritime Corporation

Brod "Gregos"

Vijeće: Lord Templeman, Lord Ackner, Lord Mustill,

Lord Slynn of Hadley, Lord Woolf

*Inzistiranje naručitelja na nalogu za posljednje putovanje čije bi izvršenje očito onemogućilo da brod bude vraćen brodovlasnicima u ugovorenom roku smatra se samovoljnim odustankom naručitelja od ugovora (eng. repudiation). Stoga vlasnici broda imaju pravo na naknadu štete na temelju propisa koji se primjenjuju u slučaju samovoljnog odustanka od ugovora a ne na temelju propisa koji se primjenjuju u slučaju zakašnjenja u povratu broda brodovlasnicima.*

Brod "Gregos" u vlasništvu Arni Maritime Corporation predan je na korištenje naručitelju Torvald Klaveness A/S na temelju brodarskog ugovora na vrijeme (time charter) koji su stranke sklopile 30. 12. 1987. Naručitelj se mogao koristiti brodom za vrijeme 50 - 70 dana, a ugovor je sadržavao klauzulu - bez daljnje tolerancije, odn. odstupanja.

Brod je predan naručitelju u Antwerpenu 8. 1. 1988. Povrat broda brodovlasnicima ugovoren je za 18. 3. 1988. (70 dana) nakon ispuštanja peljara pri odlasku broda iz posljednje iskrcajne luke ili u prolazu Gibraltar prema Hamburgu, uključujući Irsku i Veliku Britaniju.

Nakon što je dospio u Južnu Afriku, brod je izvršio dva putovanja iz Trombetasa (Brazil) do Matanzasa (Venecuela) prevozeći boksit.

Prije kraja drugog putovanja za Matanzas, naručitelj je izdao nalog za posljednje putovanje naloživši da brod iz Matanzasa otplovi u obližnju luku Palua i tamo ukrca teret željezne rude za Fos (Francuska). Dakle, posljednje putovanje je na relaciji Palua - Fos. Nakon toga brod je trebao biti vraćen brodovlasnicima u ugovorenom vremenu.

Nakon izdavanja naručiteljevog naloga došlo je do potonuća drugog broda ("Phillipine Roxas") na putu Matanzas - Palua i onesposobljavanja plovnog puta. To je prouzročilo zakašnjenje broda "Gregos" u dolasku u Paluu te se, uslijed tih događanja, više nisu mogli poštivati ugovoreni rokovi.

Vlasnici broda, uvidjevši da je očito da brod u slučaju izvršenja planiranog puta neće moći biti vraćen u ugovorenom roku, pozivaju naručitelja da promijeni nalog za posljednje putovanje i da izda novi koji će omogućiti povrat broda u ugovoreno vrijeme. U suprotnom, vlasnici broda smatrat će da je naručitelj samovoljno odustao od ugovora (eng. repudiation).

Naručitelj je ostao pri ranije izdanom nalogu.

Prije nego je postignut sporazum, brod je krenuo na putovanje prema Fosu (Francuska). Nakon toga je vraćen vlasnicima broda s osam dana zakašnjenja (26. 3. 1988.).

Između vlasnika broda i naručitelja došlo je do spora. Vlasnici broda tvrdili su da je naručitelj, izdajući nalog za posljednje putovanje čije izvršenje znači da brod neće biti vraćen na vrijeme te inzistirajući na takvom nalogu usprkos pozivu vlasnika broda da povuče nalog, zapravo samovoljno odustao od ugovora. Naručitelj je smatrao da je nalog bio pravovaljan jer se vlasnici broda nisu usprotivili naručiteljevu nalogu u vrijeme njegova izdavanja, istovremeno negirajući svoju obvezu da povuče nalog za posljednje putovanje na koje su vlasnici broda najprije pristali da bi mu se naknadno usprotivili. Stoga, po naručitelju, ne radi se o samovoljnom odustanku od ugovora (repudiation) već, eventualno, o obvezi naknade štete zbog zakašnjenja u povratu broda brodovlasnicima.

Vlasnici broda pokrenuli su spor pred arbitražom koja je presudila u korist brodovlasnika.

U povodu žalbe naručitelja spor se našao pred prvostupanjskim sudom (Quenn's Bench Division) koji je podržao odluku arbitraže dosudivši naknadu štete u korist vlasnika broda u iznosu od 300.000 \$ (da je sud prihvatio navode naručitelja da se radi o zakašnjenju u predaji broda naknada bi iznosila oko 39.000 \$).

Na ovu odluku naručitelj se žalio pa se spor našao pred žalbenim sudom (Court of Appeal). Ovaj je sud uvažio žalbu naručitelja ocijenivši da je nalog za posljednje putovanje bio pravovaljan jer je u trenutku kad je izdan izgledalo da će brod moći biti vraćen na vrijeme brodovlasnicima. Sud je bio mišljenja da vlasnici broda, nakon što nisu osporili nalog u vrijeme njegova izdavanja, nemaju kasnije pravo tražiti od naručitelja da izda novi nalog.

Dakle, ne radi se o naručiteljevom samovoljnom odustanku od ugovora.

Na ovu odluku žalili su se vlasnici broda, pa je spor dospio pred Vijeće Kuće lordova.

Vijeće Kuće lordova je uvažilo žalbu vlasnika broda.

Ovom odlukom Vijeće Kuće lordova je zauzelo stav oko nekih bitnih pitanja vezanih uz problem posljednjeg putovanja broda kod brodarskog ugovora na vrijeme. Dva su temeljna pitanja:

1. Do kada vlasnici broda mogu zatražiti od naručitelja da promijeni nalog za posljednje putovanje broda koji je dan unaprijed (znatno prije realizacije tog naloga)?

2. Je li naručiteljev nalog za posljednje putovanje čije izvršenje očito znači da brod neće biti vraćen brodovlasnicima u ugovorenom roku, zapravo naručiteljev samovoljan odustanak od ugovora (eng. repudiation)?

Iako su u izreci odluke u kojoj su utvrdili da je naručitelj u ovom slučaju samovoljno odustao od ugovora, članovi Vijeća bili jedinstveni, u obrazloženju odluke to nije bilo tako. Stav Lorda Templemana razlikovao se od stava ostalih članova Vijeća.

Lord Templeman je smatrao da je u brodarskom ugovoru na vrijeme (time charter) vrijeme povrata broda brodovlasnicima esencijalan uvjet ugovora, čije nepoštivanje zapravo znači odustanak od ugovora. Ako naručitelj u toku izvršenja ugovora pokaže namjeru da ne vrati brod vlasnicima broda u ugovoreno vrijeme, on zapravo pokazuje namjeru da ne bude više vezan ugovorom, odn. odustaje od ugovora. Vlasnici broda tada mogu ignorirati odustanak i tražiti naknadu štete zbog zakašnjenja u povratu broda ili prihvatiti odustanak naručitelja, povući brod i tražiti naknadu štete na osnovi samovoljnog naručiteljevog odustanka od ugovora.

Naručitelj se složio s povratom broda u ugovoreno vrijeme i njegovi nalozi moraju osigurati povrat broda u ugovorenom roku. Ako naručiteljevi nalozi onemogućavaju da brod bude vraćen na vrijeme, vlasnici broda to mogu smatrati samovoljnim odustankom od ugovora. U ovom slučaju, naručiteljev nalog za krcanje u Palui i putovanje Palua - Fos jest samovoljni odustanak od ugovora (repudiation).

Ostali članovi Vijeća, u obrazloženju svoje odluke, najprije su utvrdili da je ugovor sklopljen s klauzulom - bez daljnje tolerancije - koji vlasnicima broda daje pravo na naknadu štete čak i ako brod ne bude vraćen zbog nepredviđenih okolnosti, te ako je u početku posljednjeg putovanja izgledalo da će brod stići na vrijeme. Prema tome, raspolaganje brodom od strane naručitelja vremenski je strogo ograničeno. Rizik zakašnjenja u povratu broda uvijek je na naručiteljevoj strani, bez obzira na razloge zakašnjenja. Stoga vlasnike broda treba snažno zaštititi od posljedica zakašnjenja u povratu broda od strane naručitelja. Takav stav utemeljen je na odluci Kuće lordova u slučaju "Peonia" (1991.).

Temeljno pitanje u ovom sporu je da li se pravovaljanost naručiteljeva naloga ocjenjuje onda kada se taj nalog izdaje, odn. da li naručitelj ima obvezu da izmijeni svoj nalog ako događaji koji uslijede nakon prvobitno

izdanog naloga situaciju učine takvom da bi izvršenje tog naloga dovelo do zakašnjenja u povratu broda brodovlasnicima.

Odgovor na ovo pitanje treba potražiti prvenstveno u činjenici da naručitelji nalozi u vezi iskorištavanja broda ni u jednom trenutku ne smiju prekoračiti granice tog iskorištavanja, a to su ponajprije vremenska ograničenja.

Valjanost naručiteljevog naloga za posljednje putovanje u trenutku njegova izdavanja je samo eventualna i uvjetna. Taj nalog dan je u okolnostima koje postoje u trenutku njegova izdavanja. Te se okolnosti mogu promijeniti do početka izvršenja tog naloga. U tim promijenjenim okolnostima, inzistiranje na činjenici da je nalog pravovaljan jer su se vlasnici broda s njim složili u trenutku njegova izdavanja, bilo bi u suprotnosti sa smislom ugovora. Vlasnicima broda treba u takvim slučajevima dati pravo da zatraže od naručitelja da povuče nalog za posljednje putovanje i da izda novi nalog koji će osigurati poštivanje ugovornih obveza, odn. povrat broda na vrijeme.

Dakle, naručiteljev nalog za posljednje putovanje koji je dan unaprijed podložan je utjecaju vremena i događanja u tom vremenu pa se i pravovaljanost tog naloga mijenja protekom vremena.

U ovom slučaju, trenutak koji je značio da naručitelj samovoljno odustaje od ugovora nije bio trenutak izdavanja naloga za posljednje putovanje, već je to bio trenutak kad je naručitelj, usprkos poziva vlasnika broda da povuče raniji nalog, inzistirao na tom nalogu. Time je naručitelj nedvosmisleno pokazao da nema namjeru ispuniti svoje obveze iz ugovora, a to treba shvatiti kao njegovu odluku da ne bude više vezan ugovorom. Vlasnici broda mogu tada ugovorni odnos smatrati završenim i povući brod, te zahtijevati naknadu štete od naručitelja na temelju propisa koji se primjenjuju u slučaju samovoljnog odustanka od ugovora (repudiation).

Dakle, naručiteljev nalog za posljednje putovanje čije bi izvršenje prouzročilo zakašnjenje u povratu broda brodovlasnicima i nije sam po sebi samovoljan odustanak od ugovora. Odustanak predstavlja inzistiranje naručitelja na tom nalogu u trenutku kad je očito da izvršenje tog naloga dovodi do zakašnjenja u povratu broda brodovlasnicima.

Odluka Vijeća Kuće lordova u ovom slučaju dodatno je ojačala položaj vlasnika broda u pitanju posljednjeg putovanja. Rizik zakašnjenja u povratu broda brodovlasnicima, istaknuto je i u ovoj odluci, uvijek je na naručitelju. U slučaju zakašnjenja u povratu broda brodovlasnicima, bez obzira na razloge tog zakašnjenja, vlasnici broda su čvrsto zaštićeni pravom na naknadu štete.

Lloyd's Law Reports 1995. Vol 1, str. 1.

**Jasenکو Marin, znanstveni novak**  
*Jadranski zavod HAZU*