

# OBRAČUN NAKNADE ŠTETE U SLUČAJU ODUSTANKA OD UGOVORA U POMORSKOJ PLOVIDBI

Melita Veršić-Marušić, dipl. pravnik  
Zagreb

UDK 347.426:347.795  
stručni rad

*U ovom će radu biti riječi o odustanku od ugovora o prijevozu stvari u pomorskoj plovidbi, i to samo o samovoljnom odustanku od strane naručitelja kada se radi o prijevozu cijelim brodom. U okviru toga prikazat ćemo rješenja jugoslavenskoga i engleskoga prava, te ćemo analizirati neke slučajeve iz pomorskopravne prakse, gdje je šteta obračunata primjenom engleskoga prava.*

## I. ODUSTANAK OD UGOVORA OD STRANE NARUČITELJA U JUGOSLAVENSKOM PRAVU

Rješenja Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi<sup>1</sup> o samovoljnom odustanku naručitelja odstupaju od općih principa građanskoga prava. Zakon daje naručitelju pravo na samovoljni odustanak i predviđa forfetnu naknadu štete, što Jakaša<sup>2</sup> komparira s primjenom načela rebus sic stantibus, jer da naručitelj u praksi nikada ne odustaje od ugovora bezrazložno, nego samo onda kada ga na to sile ekonomski i slični razlozi koji inače opravdavaju primjenu klauzule rebus sic stantibus. Međutim, za razliku od Zakona o obveznim odnosima koji izričito traži »da su nakon zaključenja ugovora nastupile okolnosti koje otežavaju ispunjenje obveza jedne strane ili se zbog njih ne može ostvariti svrha ugovora i to u mjeri da je očito da ugovor više ne odgovara očekivanjima ugovornih strana i da bi po općem mišljenju bilo nepravilno održati ga na snazi takav kakav je«,<sup>3</sup> dakle, dok ZOO utvrđuje razloge odustanka koje treba dokazati, ZPUP daje naručitelju pravo da odustane od ugovora bez navođenja ikakvih razloga. Realno je pretpostaviti da će naručitelj u praksi odustati od ugovora kada za to ima

<sup>1</sup> Jugoslavija, S.F.R., Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi od 15. 03. 1977., u Sl. l. SFRJ, br. 22 (1977).

<sup>2</sup> Branko Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije. Treća knjiga. Ugovori o iskorištavanju brodova. 1. svezak. Zagreb, Informator, 1980., str. 109.

<sup>3</sup> Jugoslavija, S.F.R., Zakon o obveznim odnosima od 30. 03. 1978., u Sl. l. SFRJ, br. 29 (1978), čl. 133.

ozbiljne razloge, pa bi i primjenom građanskoga prava uspio raskinuti ugovor. Međutim, to ne mora uvijek biti slučaj, naručitelj može odustati od ugovora i iz razloga kojima ne bi mogao opravdati primjenu doktrine *rebus sic stantibus*. Goldštajn npr. kaže da »nepredvidive teškoće u izvršenju ugovora ili materijalni gubitak ne mogu biti razlog za promjenu ugovora, a još manje za oslobađanje od ugovornih obveza«.<sup>4</sup>

Za sistem usvojen u ZPUP-u Jakaša zaključuje da se »polazeći sa strogo jurističkoga gledišta mora nesumnjivo prema tom načelu zauzeti negativan stav«,<sup>5</sup> no s druge strane, ističe velike prednosti takvog sistema: praktičnost i jednostavnost forfetnog određivanja naknade štete, uvažavanje specifičnih razloga naručitelja, koji, s obzirom na ekonomske odnose koji stoje iza prijevoznoga posla može doći u situaciju da bi mu izvršenje ugovora bilo ekonomski štetno, zbog čega je opravdano priznati naručitelju pravo na odustanak bez navođenja razloga.<sup>6</sup>

U okviru onoga što smo u uvodu naznačili da je predmet razmatranja u ovom radu, ZPUP razlikuje dvije situacije, definirane vremenskim momentom naručiteljeva odustanka od ugovora, pa ćemo ih prikazati posebno.

A) »Naručilac može odustati od ugovora do svršetka ukrcavanja, odnosno do svršetka prekostojnica, ako ukrcavanje nije do tada završeno, uz uvjet da plati polovicu ugovorene vozarine, naknadu za nastale prekostojnice i druge troškove što ih je imao brodar, a koji nisu uračunati u vozarinu.« (čl. 453. st. 1. ZPUP).

Radi se o bruto vozarini, a za obračun se uzimlje najveći iznos vozarine koji može doći u obzir (tako će se npr., ako je ugovorena opcija zapovjednika, vozarina obračunati po najvećoj količini tereta koju zapovjednik može zatražiti, osim ako se zapovjednik već nije izjasnio, pa će se vozarina obračunati po onoj količini tereta za koju se izjasnio).<sup>7</sup>

Brodar ima pravo na polovicu vozarine, bez obzira što možda nije pretrpio toliku štetu. No, ako je pretrpio veću štetu, opet će imati pravo samo na polovicu vozarine, a ne više od toga.<sup>8</sup>

Jakaša primjećuje da se, iako zakon govori o vozarini, ne radi o vozarini, nego o forfetnoj naknadi štete. O vozarini se ne može govoriti ako prijevoz nije izvršen, a ni svota koja se duguje ne odgovara visini pune vozarine.<sup>9</sup>

Osim polovice vozarine, brodar ima pravo i na naknadu za prekostojnice i druge troškove koje je imao a koji nisu uračunati u vozarinu. Naknadu za nastale prekostojnice naručitelj neće morati platiti samo ako su one ugo-

<sup>4</sup> Aleksandar Goldštajn, *Privredno ugovorno pravo*. 3. izd., Zagreb, Informator, 1980, str. 184.

<sup>5</sup> Jakaša, *op. cit.* str. 109.

<sup>6</sup> *ibid.*, str. 108. i sl.

<sup>7</sup> *ibid.*, str. 112.

<sup>8</sup> *loc. cit.*,

Ivo Grabovac, *Pomorsko pravo*. Zagreb, Školska knjiga, 1982, str. 161.

<sup>9</sup> Jakaša, *op. cit.* str. 112.

vorom izričito isključene, ali tada brodar ima pravo na naknadu za zadržavanje broda. Što se tiče troškova koje je brodar imao, a koji nisu uključeni u vozarinu, to mogu biti npr. troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta, osim ako je ugovoreno da će ukrcaj, odnosno iskrcaj, brodar izvršiti na svoj trošak. Jakaša upozorava da takvo rješenje omogućuje oštećenje brodara. Naime, kada brodar preuzima na sebe troškove ukrcaja, odnosno iskrcaja, misli na punu vozarinu, pa u nju uračunava te troškove. Ako naručitelj odustane od ugovora, brodar će primiti samo polovicu vozarine, a snosit će troškove ukrcaja odnosno iskrcaja u jednakom iznosu ili čak u većem, ako se npr. teret iskrcava u luci u kojoj nema mehanizacije pa će troškovi iskrcaja biti veći nego što bi bili u ugovorenoj iskrcajnoj luci. Tada bi trebao naručitelj brodaru naknaditi razliku između nastalih troškova i onih koji bi bili nastali da se teret iskrcao u ugovorenoj iskrcajnoj luci.<sup>10</sup>

B) »Naručilac može odustati od ugovora i nakon završetka ukrcavanja ili proteka prekostojnica, pa i u toku putovanja ako plati cijelu ugovorenu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge troškove što ih je imao brodar, a koji nisu uračunati u vozarinu.« (čl. 453. st. 3. ZPUP)

I ovdje se radi o bruto vozarini, bez odbitka uštedenih troškova, a plaćanje pune vozarine također ima karakter forfetne naknade štete. Naručitelj ne može od pune vozarine odbiti ono što je brodar eventualno dobio, odnosno uštedio zbog toga što ugovor nije izvršen. Tako, ako brodar nakon naručiteljeva odustanka zaključi novi ugovor, zadržava pravo na punu vozarinu ugovora od kojega se odustalo. Jakaša brani ovakvo zakonsko rješenje, zbog jednostavnosti, praktičnosti i sigurnosti, a pravno obrazloženje vidi u okolnosti da je odustankom prestala dužnost brodara da izvrši putovanje, pa se naručitelja ne tiče što će brodar nakon toga poduzimati s brodom.<sup>11</sup>

»U teoriji se, naprotiv, većinom uzima da brodar nema pravo na punu vozarinu ako je umjesto otkazanog tereta uspio naći drugi.«<sup>12</sup> »Eventualni višak između vozarine ugovora od kojega se odustaje i nove vozarine zadržava brodar za sebe.«<sup>13</sup>

## II. ODUSTANAK OD UGOVORA OD STRANE NARUČITELJA U ENGLESKOM PRAVU

Sistem odustanka od ugovora plaćanjem polovice, odnosno cijele vozarine značajka je kontinentalnih pomorskopravnih sistema. Prema engleskom pravu naručitelj je načelno dužan da za svoj odustanak od ugovora naknadi brodaru pretrpljenu štetu.<sup>14</sup>

<sup>10</sup> *ibid.*, str. 113.

<sup>11</sup> *ibid.*, str. 115. i sl.

<sup>12</sup> *loc. cit.*

<sup>13</sup> Bédarride, *Commentaire du Livre II. du Code de Commerce*, Paris, 1879, II. br. 764,

Desjardins, *Traité de Droit Commercial Maritime*, Paris, 1878—1889, br. 845 iz *loc. cit.*

<sup>14</sup> *ibid.*, str. 109.

## A) »Repudiation« i »Fundamental Breach« engleskoga prava

### »Frustration of Contract«

#### Posljedice

Englesko pravo razlikuje dva slučaja kada se stranka (»innocent party«) zbog ponašanja druge ugovorne strane može smatrati oslobođenom ugovornih obveza: »repudiation« i »fundamental breach«.

»Repudiation« se definira na ovaj način:

»Repudiation in the present sense occurs where a party intimates by words or conduct that he does not intend to honour his obligations when they fall due in the future.«<sup>15</sup>

Ili, kako se izrazio Lord Blackburn:

»Where there is a contract to be performed in the future, if one of the parties has said to the other in effect »if you go on and perform your side of the contract I will not perform mine«, that in effect, amounts to saying »I will not perform the contract.«<sup>16</sup>

»Repudiation« se ne odnosi samo na situacije kada se ugovor u cijelosti treba izvršiti u budućnosti, nego i kada se ugovor izvršava, ali nije u potpunosti izvršen (»before performance is due or before the contract has been duly performed«).

»Repudiation« može biti eksplicitan ili implicitan, a u svakom slučaju treba jasno utvrditi namjeru ugovorne strane da ne želi izvršavati svoje obveze. »Proof of such an intention requires an investigation inter alia of the nature of the contract, the attendant circumstances and the motives which prompted the breach.«<sup>17</sup>

»Repudiation« engleskoga prava možemo usporediti sa samovoljnim odustankom od ugovora našega prava, ako kao bitnu zajedničku karakteristiku uzmemo okolnost da ugovorna strana izražava svoju namjeru neizvršenja ugovora koji se još nije ni počeo izvršavati, ili jest, ali nije još u potpunosti izvršen i to bez navođenja razloga odustanka.

Prije smo naveli kako Jakaša samovoljni odustanak naručitelja u našem pomorskom pravu približava primjeni klauzule rebus sic stantibus, jer je naš zakon regulirajući pravo naručitelja na samovoljni odustanak, u stvari uvažio specifične razloge koji mogu nastati na strani naručitelja i učiniti mu

---

<sup>15</sup> M. P. Furmston, *Cheshire and Fifoot's Law of Contract*. 10. izd., London, Butterworths, 1981, str. 483.

<sup>16</sup> »Repudiation« postoji kada ugovorna strana izričito ili konkludentno daje na znanje da ne namjerava ispuniti svoje obveze koje budu dospjele u budućnosti.« (Prevela M. V.).

<sup>17</sup> loc. cit.

»Kada imamo ugovor koji treba biti izvršen u budućnosti, pa jedna strana izjavi drugoj: »ako izvršiš svoje ugovorne obveze, ja neću izvršiti moje«, to zapravo znači isto što i reći: »ja neću izvršiti ugovor.« (Prevela M. V.)

<sup>17</sup> ibid., str. 485.

ugovor previše tegobnim. Englesko pravo, međutim, za situacije kada nastanu okolnosti koje onemogućuju izvršenje ugovora ili sprečavaju ostvarenje njegove glavne svrhe uvodi pojam »frustration«, s posljedicom automatskog raskidanja ugovora, a položaj stranaka uređuje se u skladu s Law Reform (Frustrated Contracts) Act iz 1943. god. (taj se zakon ne primjenjuje na ugovore o prijevozu stvari morem i neke druge ugovore).<sup>18</sup> »Frustration« predstavlja dozvoljeni način prestanka ugovora, dok »repudiation« potpada pod genusni pojam »breach of contract«, pa tako postoji »innocent party« i »defaulting party«, te se utvrđuje pravo na naknadu štete. »Frustration«, naprotiv, ima za posljedicu vraćanje plaćenih iznosa i naknadu za korist postignutu ugovorom (takvo rješenje predviđa Law Reform (Frustrated Contracts) Act iz 1943<sup>19</sup>, a Cheshire/Fifoot govori o prestanku ugovornih obveza ex nunc.<sup>20</sup>

Čini nam se da je opravdano samovoljni odustanak od ugovora po našem pravu usporediti s »repudiation« engleskoga prava, bez obzira na činjenicu što samovoljni odustanak naručitelja naš zakon dozvoljava (naravno, uz određene posljedice), dok »repudiation« predstavlja oblik povrede ugovornih obveza koji povlači za sobom naknadu pretrpljene štete i nadalje, bez obzira na činjenicu što je podloga rješenja našega zakona uvažavanje okolnosti na strani naručitelja koje bi mogle opravdati primjenu klauzule rebus sic stantibus, a za to u engleskom pravu postoji pojam »frustration«. Naime, prema našem pravu naručitelj ima pravo odustati od ugovora samovoljno, bez navođenja ikakvih razloga, a da to učini onda kada bi se na njegovo ponašanje imalo primijeniti englesko pravo, radilo bi se o »repudiation«. Na »frustration« naručitelj bi se mogao pozivati samo »ako je događaj nastupio poslije zaključenja ugovora, ako nijedna stranka nije odgovorna i ako se po zakonu takav događaj smatra valjanom isprikom za neizvršenje ugovora.« »U svakom od navedenih slučajeva potrebna je strogost u primjeni, pa se stranke vrlo rijetko mogu osloboditi svojih obveza.«<sup>21</sup>

Naravno da će za naručitelja biti povoljnije ako svoj odustanak od ugovora opravda kao »frustration«, no ako to ne uspije zbog nedostatka pretpostavki koje trebaju biti ispunjene, njegovo ponašanje će se shvatiti kao »repudiation« s posljedicama koje su uz to vezane.

Za »**fundamental breach**« se kaže da je »breach of a major term of the contract«.<sup>22</sup> Postavlja se pitanje kakve prirode mora biti povreda ugovorne obveze da bi se uzela kao »fundamental breach«?

»There are two alternative tests that may provide the answer. The court may find the decisive element either in the importance that the parties would

<sup>18</sup> The Concise Dictionary of Law, Oxford University Press, Oxford, 1986., str. 156. i sl.

<sup>19</sup> ibid., str. 157.

<sup>20</sup> Goldštajn, op. cit. str. 188.

<sup>21</sup> loc. cit.

<sup>22</sup> The Concise Dictionary of Law, str. 40.

seem to have attached to the term which has been broken or to the seriousness of the consequences that have in fact resulted from the breach.«<sup>23</sup>

»Fundamental breach« nam ovdje nije posebno interesantan, pa se nećemo time dalje baviti.

»Repudiation« i »fundamental breach« ne dovode automatski do prestanka ugovora, nego druga ugovorna strana ima dvije mogućnosti: smatrati da je ugovor još uvijek na snazi, ili smatrati da je ugovor prestao. Ako izabere prvu mogućnost, ta ugovorna strana i sama ostaje obvezana ugovorom, ali može tražiti naknadu za pretrpljenu štetu, a ako se odluči za prestanak ugovora, to uključuje oslobođenje od ugovornih obveza i pravo na naknadu štete.

### **B) Naknada štete — »Remoteness of Damage«, »Measure of Damages«, »Mitigation«**

Razmotrit ćemo stav engleskoga prava prema navedenim pitanjima, s tim da se radi o općem ugovornom pravu, u skladu s kojim smo i prije objasnili pojmove »repudiation«, »fundamental breach« itd.

Za koju štetu je tužitelj ovlašten dobiti naknadu, jest pitanje vezano uz pojam »remoteness of damage«.<sup>24</sup> Naime, povreda ugovornih obveza može prouzročiti neuobičajenu, čak »katastrofalnu« štetu, ali iz praktičnih razloga pravo mora negdje povući granicu, pa određena šteta, ako i dopustimo da je direktno prouzročena povredom ugovorne obveze, neće se naknaditi.

Ovo pitanje je razmatrano u slučaju *Hadley v. Baxendale* iz 1854. godine i zauzeto mišljenje je postalo pravilo pri utvrđivanju da li neku štetu treba naknaditi ili je ona »too remote«.

»Where two parties have made a contract which one of them has broken, the damages which the other party ought to receive in respect of such breach of contract should be such as may fairly and reasonably be considered either arising naturally, i.e., according to the usual course of things, from such breach of contract itself, or such as may reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties, at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it.«<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Furmston, op. cit. str. 487.

»Postoje dva alternativna načina koja mogu dati odgovor na pitanje. Sud može pronaći odlučujući element ili u važnosti koju su stranke izgleda pripisale ugovornoj obvezi koja je prekršena, ili u ozbiljnosti posljedica koje su faktički rezultirale iz povrede ugovorne obveze.« (Prevela M. V.)

<sup>24</sup> ibid., str. 537.

<sup>25</sup> ibid., str. 539.

»U slučaju povrede ugovora od strane jedne ugovorne strane, druga ugovorna strana ima pravo na naknadu one štete za koju se razborito može smatrati da proizlazi prirodno, tj. po redovnom toku stvari iz takve povrede ugovora, ili takve za koju se razborito može pretpostavljati da su je ugovorne strane imale pred očima u vrijeme sklapanja ugovora, kao moguću posljedicu njegove povrede.« (Prevela M. V.)

Ovo je pravilo preformulirano pri rješavanju slučaja Victoria Laundry (Windsor) Ltd v. Newman Industries Ltd iz 1949. god., na ovaj način:

»In cases of breach of contract, the aggrieved party is only entitled to recover such part of the loss actually resulting as was at the time of the contract reasonably foreseeable as liable to result from the breach.

What was at that time reasonably so foreseeable depends upon the knowledge then possessed by the parties or, at all events, by the party who commits the breach.

For this purpose knowledge »possessed« is of two kinds; one imputed, the other actual. Everyone, as a reasonable person, is taken to know the »ordinary course of things« and consequently what loss is liable to result from a breach of contract in that ordinary course. This is the subject-matter of the »first rule« in Hadley v. Baxendale. But to this knowledge, which a contract-breaker is assumed to possess whether he actually possesses it or not, there may have to be added in a particular case knowledge which he actually possesses of special circumstances outside the »ordinary course of things«, of such a kind that a breach in those special circumstances would be liable to cause more loss. Such a case attracts the operation of the »second rule« so as to make additional loss also recoverable.«<sup>26</sup>

Slijedeće je pitanje visine naknade, tj. izražavanja štete u novčanom iznosu, koje se u engleskom pravu formulira kao »**measure of damages**«, »the principle upon which that damage must be evaluated or quantified in terms of money«.<sup>27</sup>

Sudovi su negdje od 1848. godine nadalje prihvatili princip »restitutio in integrum«. Princip izražavaju ovako:

»If the plaintiff has suffered damage that is not too remote, he must, so far as money can do it, be restored to the position he would have been in had that particular damage not occurred. Usually this has meant that the

<sup>26</sup> ibid., str. 540.

»U slučajevima povrede ugovora, oštećena stranka je ovlaštena na naknadu samo takve štete za koju se u vrijeme sklapanja ugovora moglo razborito predviđjeti da bi mogla rezultirati iz povrede ugovora.

Što je u to vrijeme bilo razborito predvidivo ovisi o znanju koje su tada imale ugovorne strane, a u svakom slučaju, ona ugovorna strana koja je povrijedila ugovor.

Postoje dvije vrste takvog znanja: jedno imputirano, drugo stvarno. Za svakoga se, kao razumnu osobu, drži da zna »redovni tok stvari« i u skladu s tim, kakav gubitak može nastati uslijed povrede ugovora prema redovnom toku stvari. To je predmet »prvog pravila« u Hadley v. Baxendale. Tom znanju, za koje se uzima da ga prekršitelj ugovora ima, bez obzira da li ga stvarno posjeduje ili ne, u posebnom slučaju može biti dodano znanje koje on zaista posjeduje o posebnim okolnostima izvan redovnog toka stvari, koje su takve da bi povreda ugovora u tim posebnim okolnostima mogla prouzročiti veću štetu. Takav slučaj izaziva učinak »drugog pravila«, kako bi se i takva dodatna šteta mogla naknaditi.« (Prevela M. V.)

<sup>27</sup> ibid., str. 538.

»princip po kojem šteta mora biti procijenjena ili izražena u novčanom iznosu« (Prevela M. V.)

plaintiff is put into the position he would have achieved if the contract were performed but exceptionally he has been allowed to recover damages on the basis of returning him to the position before the contract was made.«<sup>28</sup>

Poseban je problem umanjeње štete — »mitigation«.

»The law imposes a duty upon the plaintiff to take all reasonable steps to mitigate the loss caused by the breach of contract, and debars him from claiming compensation for any part of the damage which is due to his neglect to do so.«<sup>29</sup>

Da li je tužitelj propustio iskoristiti razumnu mogućnost umanjeња štete, faktično je pitanje koje ovisi o posebnim okolnostima svakog slučaja, a teret dokaza takvoga propusta leži na tuženiku. Npr. u slučaju *Harries v. Edmonds* iz 1845. godine uzeto je da: »... the master of a ship, upon the failure of the charterer to provide a cargo in accordance with the contract, should normally accept cargo from other persons at the best freight obtainable.«<sup>30</sup>

U vezi s dužnošću umanjeња štete, upozorava se na problem da ona ugovorna strana koja je povrijedila ugovorne obveze zahtijeva pozitivnu akciju druge ugovorne strane na kojoj često nema nikakve krivnje.<sup>31</sup>

Povezujući ovo što je rečeno o »mitigation« s pojmom »remoteness of damage«, zaključuje se: »In relation to the computation of damages, mitigation is substantially an aspect of remoteness, since it is within the contemplation of the parties that the plaintiff will take reasonable steps to mitigate his loss.«<sup>32</sup>

U slučaju »repudiation« imamo posebnu situaciju u vezi s umanjeњem štete. Rekli smo da »repudiation« druga ugovorna strana može prihvatiti, ali ne mora, nego da može čekati dan kada neku ugovornu obvezu treba izvršiti. Ako se odluči prihvatiti »repudiation«, odmah može tražiti naknadu štete.

<sup>28</sup> loc. cit.

»Ako je tužitelj pretrpio štetu koja se ima naknaditi, on mora, koliko se to novcem može, biti doveden u položaj u kojem bi se nalazio da se šteta nije desila. To obično znači da se tužitelj dovodi u položaj koji bi bio postigao da je ugovor izvršen, ali izuzetno, on je ovlašten na takvu naknadu štete koja ga vraća u položaj u kojem je bio prije sklapanja ugovora.« (Prevela M. V.)

<sup>29</sup> ibid., str. 552.

»Pravo nameće dužnost tužitelju da poduzme sve razumne korake za umanjeње štete prouzročene povredom ugovora i sprečava ga da traži naknadu za dio štete koji se može pripisati njegovu propustu da tako postupi.« (Prevela M. V.)

<sup>30</sup> loc. cit.

»... zapovjednik broda je, nakon propusta naručitelja da pribavi teret u skladu s ugovorom, normalno trebao prihvatiti teret ostalih osoba uz najbolju vozarinu koja se mogla postići.« (Prevela M. V.)

<sup>31</sup> ibid., str. 553.

<sup>32</sup> loc. cit.

»U odnosu na izračunavanje štete, umanjeње je u osnovi vid »remoteness of damage«, budući da stranke imaju pred očima da će tužitelj poduzeti razumne korake da umanjí svoj gubitak.« (Prevela M. V.)



te, ali je podvrgnuta obvezi umanjjenja štete. S druge strane, ako ne prihvati »repudiation« i održi ugovor na snazi čekajući dan izvršenja obveze, tada se još uvijek ne postavlja nikakvo pitanje štete, odnosno njenog umanjjenja. »It cannot be said that there is any duty on the part of the plaintiff to mitigate his damages before there has been any breach which he has accepted as a breach.«<sup>33</sup>

### C) Obračun naknade štete — primjeri iz pomorskopravne prakse (primjena engleskoga prava)

Prikazat ćemo obračun naknade štete na konkretnom primjeru iz prakse jednoga našeg broдача, no kako je taj predmet rješavan u skladu s principima utvrđenim u jednom slučaju iz engleske sudske prakse, analizirat ćemo najprije taj engleski primjer.

Queen's Bench Division — Commercial Court (J. Bingham) rješavao je u predmetu Rheinoel G.m.b.h. v. Huron Liberian Co. (The »Concordia C«).<sup>34</sup> Činjenično stanje je bilo ovakvo:

Između navedenih stranaka, Rheinoel G.m.b.h., kao naručitelja i Huron Liberian Co., kao broдача, sklopljen je ugovor o prijevozu tereta od luke Forcados, Nigeria, do luke Wilhelmshaven. Brod (»Concordia C«) je stigao u Forcados i predano je pismo spremnosti. Međutim, naručitelj je obavijestio broдача da ne može upotrijebiti brod jer nije u stanju pribaviti teret, zbog mehaničkih razloga i izjavljuje da je ugovor »frustriran«. Brodar je ovo ponašanje shvatio (i prihvatio) kao »repudiation« i zaključio ugovor s drugim naručiteljem (Marathon), za prijevoz tereta od luke Kole, Kamerun do luke St. James Mississippi.

Pred sudom se pojavilo ovo pitanje: »Kako pravilno obračunati iznos naknade?«<sup>35</sup>

**Sud je kao osnovni princip uzeo da naknada štete broдарu mora biti utvrđena u takvom iznosu da stavlja broдача u isti materijalni položaj kao da je ugovor izvršen.**

Stoga je naknada obračunata na ovaj način:

— izračunat je neto iznos koji bi brodar zaradio da je prvi ugovor izvršen;

— izračunat je neto iznos koji je brodar zaradio drugim ugovorom, te je izračunat dnevni neto iznos zarađen prema ovom ugovoru;

<sup>33</sup> Shindler v. Northern Raincoat and Co Ltd (1960) iz ibid., str. 554.

»Ne može se reći da postoji bilo kakva dužnost na strani tužitelja da umani svoju štetu prije nego je nastala povreda ugovora koju je on prihvatio kao povredu.« (Prevela M. V.)

<sup>34</sup> Lloyd's Law Reports (1985) Vol. 2., str. 55, Queen's Bench Division — Commercial Court, Rheinoel G.m.b.h. v. Huron Liberian Co.

<sup>35</sup> ibid., str. 56.

— dnevni neto iznos zarađen drugim ugovorom pomnožen je s vremenom preklapanja oba ugovora (u ovom slučaju to je iznosilo 3,3 dana, od početka ukrcaja po drugom ugovoru do vremena kada bi prestao prvi ugovor u slučaju da je bio izvršen — kada bi brod poslije iskrcaja isplovio iz iskrcajne luke). Tako je izračunati iznos odbijen od neto iznosa koji bi brodar zaradio prema prvom ugovoru, čime je dobivena svota koja se duguje brodaru;

— na dobivenu svotu dodani su troškovi skretanja broda učinjeni da bi se zaradila druga vozarina (uračunati su troškovi pristojbi u luci Forcados, te gorivo utrošeno na putovanje između Forcadosa i luke Kole).

U slučaju da brodar nije bio u mogućnosti pronaći novi posao brodu za vrijeme za koje je prvi ugovor trebao biti izvršavan, gubitak koji bi brodar pretrpio bio bi neto iznos zarade po izgubljenom ugovoru. No, budući da je brodar uspio pronaći novi posao, šteta se izračunala na opisani način.

»To put the owners in the same position as if the Rheinoel charter had been performed, it is accordingly necessary to reduce the net revenue which the owners would have earned under it by the net amount which the owners did in fact earn during its currency. This is what the vessel did earn »during the period of the charter on a substituted voyage«. (Scrutton on Charterparties, 19th ed., art. 192).«<sup>36</sup>

U skladu s principima utvrđenim u slučaju The »Concordia C« jedan je naš brodar iznio pred arbitražu svoj zahtjev za naknadu prema stranom naručitelju. Činjenice su ove:

Između broдача i naručitelja, putem razmjene teleksa, zaključen je ugovor o prijevozu tereta, s tim da je određeno da će se napraviti pismena isprava o ugovoru na Asbatankvoy charter partiji. Ukrcajna i iskrcajna luka nisu precizno ugovorene, nego je samo navedeno šire područje, gdje će se te luke nalaziti s naznakom da to moraju biti sigurne luke. Ugovorena Asbatankvoy forma sadržava klauzulu o određivanju ukrcajne, odnosno iskrcajne luke, prema kojoj će klauzuli naručitelj imenovati ukrcajnu luku ili luke najkasnije 24 sata prije nego što brod bude spreman isploviti iz posljednje prethodne iskrcajne luke.

Naručitelj nije postupio u skladu sa svojom obvezom, nego je propustio imenovati ukrcajnu luku, te je izrazio namjeru da odustane od ugovora, što je brodar prihvatio kao »repudiation«.

Inače, prema informaciji koju je brodar dobio (što, međutim, nije predstavljalo efektivno imenovanje ukrcajne luke), ugovoreno je putovanje trebalo biti od luke Mersin do Auguste. U Mersin je brod trebao doploviti iz luke Gela gdje je iskrčavan teret prijašnjeg putovanja (koje je obavljeno za istog naručitelja).

---

<sup>36</sup> ibid., str. 58.

»Da bi se broдача stavilo u isti položaj kao da je ugovor izvršen, potrebno je umanjiti neto iznos koji bi brodar zaradio tim ugovorom za neto iznos koji je brodar faktički zaradio tokom njegova trajanja. To je ono što je brodar zaradio za vrijeme trajanja ugovora na drugom putovanju.« (Prevela M. V.)

Nakon primitka naručiteljeve obavijesti o odustanku, brodar je zaključio ugovor s drugim naručiteljem za putovanje od luke Ashtat do Španjolske.

Kao mjerodavno pravo za prvi ugovor stranke su izabrale englesko pravo, a ugovor sadržava klauzulu po kojoj »damages for breach of this Charter shall include all provable damages«.

Brodar je svoju štetu zbog izgubljenog putovanja obračunao na ovaj način:

— uzelo se da je namjeravana ukrcajna luka Mersin, a kao iskrcajna luka uzeta je Augusta, jer bi to bila najjeftinija mogućnost za naručitelja; na osnovi toga i ostalih podataka izračunato je vrijeme koje bi bilo utrošeno za izvršenje ugovora, s tim da je uključeno cijelo vrijeme potrebno da bi se zaradila vozarina toga putovanja (od polaska broda iz luke Gela, gdje je brod iskrcao teret prijašnjega putovanja, zaključno sa završetkom iskrcaja u Augusti);

— bruto vozarina je izračunata na osnovi najmanje naručiteljeve obveze (najmanje količine tereta koju je trebalo ukrcati);

— od bruto vozarine odbijeni su troškovi koji su izostali, zbog izgubljenog putovanja (brokerska komisija, lučke pristojbe, gorivo), pa je dobivena neto vozarina;

— na tako dobiveni iznos dodani su troškovi učinjeni za vrijeme čekanja naručiteljevih uputa, odnosno novog zaposlenja (radi se o troškovima goriva od vremena kada je brod završio iskrcaj u Geli do dobivanja upute da proslijedi za Ashtat), te troškovi putovanja do luke Ashtat (utrošeno gorivo);

— izračunata je neto zarada postignuta drugim ugovorom na način da su od bruto vozarine tog putovanja oduzeti troškovi brokerske komisije, lučkih pristojbi i goriva, pa je taj iznos podijeljen s vremenom trajanja drugog putovanja (od kada je brod stigao u ukrcajnu luku Ashtat pa do odlaska iz iskrcajne luke Malaga), čime je dobivena neto zarada po danu toga drugog putovanja;

— izračunato je vrijeme preklapanja obaju ugovora (od kada je brod stigao u Ashtat, pa do vremena kada bi brod završio iskrcaj u Augusti da je prvi ugovor izvršen), te je dobiveno vrijeme preklapanja dvaju ugovora pomnoženo s dnevnom neto zaradom drugog putovanja, čime je dobiven iznos označen kao »mitigation for actual profits earned during period of contractual voyage«, te je taj iznos odbijen od količine dobivene zbrajanjem neto vozarine prvoga putovanja, troškova za vrijeme čekanja uputa, odnosno novoga zaposlenja i troškova putovanja do luke Ashtat (ukrcajne luke po drugom ugovoru).

Ovakav se način obračuna poklapa s onim koji je primijenjen u slučaju »Concordia C«, mada je uočljivo da su u ovaj obračun uključeni i troškovi kojih nije bilo u slučaju »Concordia C«. Radi se o troškovima nastalim za vrijeme čekanja na upute, odnosno novo zaposlenje, i to od vremena kada je brod završio iskrcaj u Geli, pa do dobivanja upute da se proslijedi za Ashtat. Izgleda da zahtjev za naknadu ovih troškova proistječe iz ponešto drukčijih

činjenica ovoga slučaja, pa su se pojavili troškovi koji bi inače ostali nepokriveni i brodar bi bio oštećen za njihov iznos.

### III. UGOVORNE KLAUZULE O NAKNADI ŠTETE U SLUČAJU ODUSTANKA

Penalty (Indemnity) clause u čarter partijama najčešće predviđa da naknada u slučaju neizvršenja ugovora neće prijeći iznos vozarine, odnosno da će biti jednaka visini vozarine.

»Ni u teoriji ni u britanskoj sudskoj praksi ne postoji suglasnost u pogledu pravnog značaja i sadržaja klauzule. Prema jednom stajalištu ona nema nikakva značaja i nalazi se u tipskim ugovorima samo kao relikv prošlosti, prema drugome znači toliko da štete koje su manje nego što je visina vozarine ne treba dokazivati, a po trećem, da u svakom slučaju treba dokazati štetu.«<sup>37</sup>

Jakaša smatra da naše pravo dozvoljava ugovaranje ove klauzule i onda kada je naručitelj, prema odredbama ZPUP-a, dužan platiti samo polovicu vozarine, jer je ovakvo ugovaranje u granicama slobodne stranačke dispozicije, a razlika između dužnosti plaćanja cijele i polovice vozarine temelji se na formalnim momentima koji nemaju neki dublji stvarni smisao.<sup>38</sup> Brajković smatra da u kontinentalnom pravu (znači i u našem) tu klauzulu treba uskladiti s institutom odustajanja naručitelja uz plaćanje polovice vozarine, no mišljenja smo da takav stav ne daje automatski osnovu za zaključak kako navedeni autor drži da treba snižavati naknadu koju su stranke ugovorile, jer zakon predviđa plaćanje polovice, a ne cijele vozarine. Jakaša smatra Brajkovićev stav donekle protivnim vlastitom stavu, a mi smo skloni zaključiti kako Brajković (bar kako to proizlazi iz citiranoga izvora) drži da penalty (indemnity) clause u našem pravu treba uskladiti s institutom odustanka naručitelja uz plaćanje polovice vozarine u smislu dužnosti plaćanja unaprijed određenoga iznosa a da se ne dokazuje stvarna šteta. U protivnom, ova klauzula ne bi imala nikakva smisla, a dispozitivnom propisu zakona pridali bi značaj kogentnog.

Jakaša navodi kako klauzulu o kojoj je riječ, prema našem pravu, treba shvatiti tako da se odnosi na plaćanje onoga što pokriva vozarina, a ne i na štete, odnosno troškove koji se moraju platiti, a nisu uračunati u vozarinu. Zakonsku osnovu za ovaj stav vidi u čl. 453. ZPUP-a »koji luči forfetne stavke za naknadu štete od ostalih troškova koji se uz to moraju platiti«, ali i u ZOO-u (čl. 276.) prema kojem, ako je za neizvršenje ugovora zakonom određena visina naknade (penal, ugovorna kazna ili sl.), a ugovorne strane su pored toga ugovorile kaznu, vjerovnik nema pravo zahtijevati i ugovorenu kaznu i naknadu određenu zakonom, osim ako je to dopušteno zakonom.

---

<sup>37</sup> Brajković, Vladislav, Penalty (Indemnity) clause. Pomorska enciklopedija JLZ, VI. Zagreb, MCMLX, str. 78.

<sup>38</sup> Jakaša, op. cit. str. 122. i sl.

Jakaša smatra da je u ovom slučaju to upravo dopušteno zakonom.<sup>39</sup> Naravno, zakonom nije dopušteno kumuliranje dvaju forfetnih iznosa (polovica vozarine određena zakonom i ugovoreno plaćanje cijele vozarine), već je dopušteno tražiti cijelu vozarinu, te druge troškove koji su nastali, a nisu uračunati u vozarinu. Stranke, međutim, mogu izričito ugovoriti i drukčije.

Ako je ugovorena naknada iznad visine vozarine, takvo ugovaranje možemo smatrati neuobičajenim, pa se može tražiti njeno smanjenje po 252. uzanci.<sup>40</sup>

<sup>39</sup> *ibid.*, str. 123.

<sup>40</sup> *loc. cit.*,

Goldštajn, *op. cit.* str. 395. (uzanca 252. i komentar uz nju)

## Summary

### CALCULATION OF DAMAGES IN CASE OF CHARTERER'S WITHDRAWAL FROM CONTRACT IN MARITIME TRANSPORT

The concept of »repudiation of contract« is examined in this paper. A comparative review of Yugoslav and English law is the »modus operandi«. The work itself is divided into three sections.

Yugoslav maritime law entitles the charterer to withdraw from the contract following prescribed payments, i.e. half or whole amount of freight and expenses. Providing such, the law respects specific reasons that may occur on the charterer's side, so that he is no longer interested in the contract.

In the second part the author gives an explanation of the following English legal terms: »repudiation«, »fundamental breach« and »frustration of contract«. The author attempts to compare a charterer's withdrawal from contract under Yugoslav maritime law with »repudiation« in English law.

Dealing with the problem of the recovery of damages, the author tries to explain the meaning of the terms: »remoteness of damage«, »measure of damages« and »mitigation«.

The central theme of this paper is calculation of damages in case charterer's repudiation. A practical example of a calculation is given through two case analyses. The »Concordia C«, a case presented to the Queen's Bench Division — Commercial Court, and a case concerning the practice of a Yugoslav shipowner are examined using English law.

In both cases calculations are made that put owner in the same financial position he would have achieved if the contract had been performed.

Thirdly, the subject-matter of this paper is the Penalty (Indemnity) clause in charter parties.