

TRAJANJE BRODARSKOG UGOVORA NA VRIJEME ZA CIJELI BROD

QUEENS BENCH DIVISION (COMMERCIAL COURT)

Presuda od 9. srpnja 2003.

PETROLEO BRASILIERO S.A.

v.

KRITI AKTI SHIPPING CO. S.A.

(Brod “Kriti Akti”)

Razdoblje time-chartera pored osnovnog razdoblja na koje je ugovor sklopljen čini i razdoblje tijekom kojega naručitelji prijevoza mogu zadržati brod izvršavajući tako svoje pravo na produženje ugovora za vrijeme za koje je brod bio off-hire, kao i vrijeme tolerancije koje se redovito predviđa u standardnim formularima ugovora o time-charteru. Stranke mogu ugovoriti i naručiteljevo pravo na dodatno produženje ugovora (uz istu vozarinu i ostale uvjete) i tijekom povratnog putovanja na kojem se brod nalazi u vrijeme isteka roka na koji je ugovor sklopljen. Pojam “razdoblje time-chartera” nije stručni pravni termin koji ima uvijek isto značenje, već se radi o pojmu koji mijenja svoje značenje ovisno o kontekstu u kojem se javlja. U slučaju The Aspa Maria taj pojam je upotrijebljen u potpuno drugačijem kontekstu nego u slučaju The Kriti Akti. Zbog toga sud u ovom slučaju nije bio vezan sudskom odlukom donesenom u slučaju The Aspa Maria.

Vlasnici broda dali su u “čarter” svoj brod Kriti Akti uz korištenje formulara Shelltime 3 tj. s naručiteljima prijevoza (čartererima) su sklopili brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (time-charter). Za određivanje ukupnog vremena trajanja ugovora relevantni su slijedeći članci čarter partije kojima je ugovoreno:

Čl. 3. *Brod se daje u čarter na vrijeme od 11 mjeseci, 15 dana više ili manje, po naručiteljevom izboru (pravo opcije).*

Čl. 18. *...usprkos onome što je predviđeno odredbom čl. 3. o trajanju ugovora, ukoliko se brod nalazi na putovanju u vrijeme istjecanja roka na koji je ugovor sklopljen, naručitelji imaju pravo nastaviti iskorištavati brod za vrijeme koje je potrebno za dovršenje započetog povratnog putovanja i povratka broda u luku u kojoj brod treba biti predan vlasnicima, po istoj cijeni i uvjetima koji su vrijedili za vrijeme trajanja ugovora.*

Čl. 50. Svaki gubitak vremena, tijekom kojeg je brod bio *off-hire* računat će se kao dio ugovornog razdoblja, a naručitelji mogu, po svom izboru, koristiti vrijeme tijekom kojeg je brod bio *off-hire* za produženje ugovora.

Brod je dan u čarter dana 25. svibnja 2000. godine. Za vrijeme trajanja ugovora, u više navrata, dolazilo je do smetnji u iskorištavanju broda, koje nisu bile na strani naručitelja i nisu nastale zbog izvršavanja njegovih naloga, odnosno brod je bio *off-hire*. Ukupno vrijeme tijekom kojega je brod bio *off-hire* iznosilo je 36 dana. Jedanaestomjesečno razdoblje predviđeno člankom 3. ugovora isteklo je dana 24. travnja 2001. godine. Dana 13. ožujka 2001. godine naručitelji su obavijestili vlasnike kako namjeravaju iskoristiti svoje pravo na produženje ugovora do 14. lipnja 2001. Svoje pravo na produženje temeljili su na činjenici da su oni temeljem ugovora ovlašteni dodati osnovnom ugovornom razdoblju od 11 mjeseci ("*basis period*"), 15 dana temeljem članka 3. ugovora (razdoblje iskorištavanja ugovora po naručiteljevom izboru "*option period*") i 36 dana koliko je brod bio *off-hire* (razdoblje produženja ugovora po naručiteljevom izboru "*the extension period*").

Dana 25. svibnja 2001., dok se vršio iskrcaj tereta u luci Saõ Sebatiaõ naručitelji su zatražili izvršenje još jednog putovanja radi prijevoza tereta iz luke Saõ Sebatiaõ u New York, gdje bi teret bio iskrcan i brod vraćen vlasnicima. Vlasnici su ih upozorili kako je vrijeme na koje je ugovor sklopljen već isteklo i zatražili povrat broda. Ponudili su, također, obavljanje zatraženog prijevoza, ali samo uz povišenje vozarine. Dana 1. lipnja 2001. naručitelji su započeli izdavati naredbe za novo putovanje tako što su zatražili putovanje Saõ Sebatiaõ - Santos radi ukrcaja tereta za prijevoz do New Yorka. Kako nisu željeli pristati na povišenje vozarine radi izvršenja zatraženog prijevoza, vlasnici su povukli brod u luci Saõ Sebatiaõ primoravši naručitelje da angažiraju drugi brod za prijevoz tereta do New Yorka.

Kao odgovor na taj njihov postupak naručitelji su pokrenuli arbitražni postupak tražeći naknadu štete zbog odbijanja vlasnika da izvrše njihove legitimne naredbe u svezi sa zaposlenjem broda. Naručitelji su mogli uspjeti u sporu jedino ukoliko dokažu da su bili ovlašteni iskoristiti mogućnost iz čl. 18. ugovora koji naručitelju dopušta dovršenje posljednjeg povratnog putovanja prema istoj cijeni i ostalim uvjetima iz ugovora, ako je brod putovanje već započeo u vrijeme prestanka ugovora. Oni su morali dokazati kako vrijeme trajanja time – chartera nije isteklo dana 7. lipnja 2001. kada je brod izvršio iskrcaj tereta u luci Saõ Sebatiaõ, a to su mogli jedino ukoliko dokažu da su bili ovlašteni produžiti trajanje ugovora za 15 dana, temeljem čl. 3. ugovora, kao i za vrijeme za koje je brod bio *off-hire* tj. za 36 dana.

Arbitražni sud trebao je donijeti odluku o dva sporna pravna pitanja:

1. Je li u razdoblje trajanja time-chartera iz članka 18. uključeno i dodatno razdoblje za koje su naručitelji odlučili zadržati brod u čarteru izvršavajući svoje pravo opcije predviđeno člankom 50.

2. Ukoliko je razdoblje predviđeno člankom 50. uključeno, je li kod time-chartera već produženog primjenom odredbe čl. 50. dopušteno i produženje ugovora tijekom razdoblja tolerancije od 15 dana iz članka 3. ugovora.

Naručitelji su tvrdili kako izraz iz čl. 18. ugovora “razdoblje time-chartera” podrazumijeva ukupno vrijeme tijekom kojega naručitelji mogu iskoristavati brod. U ovom slučaju ono obuhvaća osnovno ugovorno razdoblje od 11 mjeseci (“*basis period*”), razdoblje tolerancije od 15 dana (“*option period*”) i 36 dana koliko je brod bio *off-hire* (razdoblje produženja ugovora po naručiteljevom izboru “*the extension period*”). Suprotno tome, vlasnici drže kako razdoblje čartera obuhvaća samo osnovno ugovorno razdoblje od 11 mjeseci ili najviše 11 mjeseci plus razdoblje produženja ugovora od 36 dana za vrijeme kojih je brod bio *off-hire*, ali u svakom slučaju isključuje razdoblje tolerancije, tj. razdoblje iskorištavanja ugovora po naručiteljevom izboru (opciji). Vlasnici su istaknuli kako to proizlazi iz teksta ugovora, ali i iz odluke žalbenog suda (Court of Appeal) u slučaju *The Aspa Maria* kojom je utvrđeno kako razdoblje time-chartera čini samo osnovno ugovorno razdoblje, a ne i razdoblje iskorištavanja ugovora po naručiteljevom izboru (vrijeme tolerancije).

Sud je odlučio da naručitelji mogu produžiti trajanje ugovora za vrijeme za koje je brod bio *off-hire*, ali kako uz to produženje ne mogu nastaviti iskorištavati brod pod uvjetima iz konkretnog ugovora i dodatnih 15 dana predviđenih člankom 3. ugovora.

Tu odluku sud je donio iz razloga jer se smatrao vezanim prijašnjom odlukom žalbenog suda u slučaju *The Aspa Maria*.

Na ovu odluku žalili su se i vlasnici i naručitelji pa se spor našao pred prvostupanjskim sudom Commercial Court (Queen’s Bench Division) koji je presudio u korist naručitelja ocijenivši kako izraz oko kojega se vodio spor “razdoblje time-chartera” uz osnovno ugovorno razdoblje i razdoblje produženja ugovora za vrijeme koje je brod bio *off-hire*, obuhvaća i razdoblje iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru (*option period*), pa je naručiteljima priznao pravo na posljednje povratno putovanje Saõ Sebatiã-New York prema uvjetima iz ugovora (uključujući i istu vozarinu).

Obrazlažući svoju odluku prvostupanjski sud je zauzeo stajalište oko nekih bitnih pitanja vezanih uz trajanje time-chartera i tumačenje pojmova upotrijebljenih u toj vrsti ugovora. Razmatrane su i odluke u slučajevima koje je sud smatrao obvezujućima za donošenje odluke u ovom predmetu, kao i odluke na koje se pozivao arbitražni sud.

U slučaju **The Dione** brod je Dione je dan u čarter uz korištenje formulara Baltime na vrijeme od 6 mjeseci, 20 dana više ili manje, po naručiteljevom izboru.

Naručitelji prijevoza su brod poslali na posljednje putovanje koje je završilo osam dana nakon proteka razdoblje iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru od 20 dana. Vlasnici su podnijeli tužbu radi naknade štete koju čini razlika između vozarine iz ugovora o time-charteru i tržišne vozarine za prekoračenih osam dana iskorištavanja broda. Sud je zauzeo stajalište kako su u konkretnom slučaju stranke izričito ugovorile najveću granicu tolerancije produženja ugovora (20 dana više ili manje) te nije moguće njegovo daljnje produžavanje, pa je tužbeni zahtjev usvojen.

U slučaju **The Peonia** brod je dan u čarter temeljem New York Produce Exchange formulara na vrijeme od “oko minimalno 10, a maksimalno 12 mjeseci po naručiteljevom izboru” (*about minimum 10 months maximum 12 months time-charter, exact duration in charterers’ option*). Brod je predan 11. lipnja 1987., pa je osnovno razdoblje trajanja ugovora isteklo dana 11. lipnja 1988. godine. Dana 6. svibnja 1988. naručitelj je sklopio potprijevozni ugovor s trećom osobom temeljem kojega, da je bio izvršen, brod ne bi bio vraćen prije 19. srpnja 1988. godine. Vlasnici su smatrali kako ni uz punu toleranciju izraza “oko”, koji, kada je unesen u čarter partiju, daje pravo naručitelju na produženje ugovora radi dovršenja posljednjeg putovanja, oni ne mogu dopustiti produženje ugovora nakon 25. lipnja 1988. Naručitelji su se tome usprotivili, a odbili su i ponudu vlasnika za plaćanje tržišne vozarine prema cijenama koje bi bile na tržištu brodskog prostora nakon 25. lipnja 1988. godine, zbog čega su vlasnici povukli brod. Među strankama je došlo do spora oko pitanja jesu li naručitelji mogli temeljem ugovora poslati brod na putovanje koje bi završilo do 19. srpnja 1988. Sud je presudio u korist vlasnika, a u obrazloženju je navedeno kako u slučaju kada su stranke ugovorile minimalnu i maksimalnu granicu trajanja ugovora neće se određivati njegove daljnje granice temeljem zakona jer je tada mjerodavno ono što su stranke ugovorile. Vrijeme trajanja ugovora konačno istječe onoga dana koji su stranke odredile kao krajnji rok trajanja ugovora “*final terminal date*”. Naručitelj je dužan vratiti brod do isteka toga roka, a svaki njegov drugačiji postupak značio bi samovoljno odustajanje od ugovora. Dakle, u slučaju **The Peonia** zauzet je stav kako je naručitelj ovlašten slati brod na putovanja za koja se opravdano može očekivati da će biti dovršena ne samo do kraja osnovnog razdoblja trajanja ugovora, nego do kraja razdoblja iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru (*option period*).

U svjetlu ovih odluka prvostupanjski sud u slučaju **Kriti Akti** već je u velikoj mjeri smatrao poljuljanim argumentaciju tužitelja koji su tvrdili kako izraz “razdoblje time-chartera”, upotrijebljen u čl. 18 ugovora, obuhvaća samo osnovno razdoblje iskorištavanja broda, a ne obuhvaća razdoblje tolerancije predviđeno čl. 3., kao ni vrijeme za koje je brod bio *off-hire* predviđeno čl. 50., jer je u slučajevima **The Dione** i **The Peonia** utvrđeno naručiteljevo pravo na davanje legitimnih naredbi koje dovode do zaposlenja broda i tijekom razdoblja iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru.

Razmotreno je i stajalište žalbenog suda zauzeto u slučaju **The Aspa Maria**, na kojeg su se vlasnici pozivali tvrdeći kako je upravo u tom slučaju utvrđeno kako se izraz “razdoblje time-chartera” odnosi samo na osnovno razdoblje iskorištavanja broda, a ne i na razdoblje iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru (razdoblje tolerancije). Kod Aspa Marie brod je dan u charter na 6 mjeseci, 30 dana više ili manje, po naručiteljevom izboru, a naručitelji su imali pravo na produljenje ugovora za dodatno razdoblje od 6 mjeseci, 30 dana više ili manje po njihovom izboru, koje su bili dužni najaviti do kraja četvrtog mjeseca trajanja ugovora. Među strankama je nastao spor oko maksimalnog vremena trajanja ugovora. Dok su naručitelji tvrdili kako je maksimalno vrijeme trajanja ugovora 12 mjeseci plus 60 dana po naručiteljevom izboru, vlasnici su držali kako je to vrijeme 12 mjeseci plus 30 dana po naručiteljevom izboru. Temeljno pitanje na koje je sud trebao odgovoriti bilo je da li se dodatno razdoblje iskorištavanja broda od 6 mjeseci, 30 dana više ili manje, dodaje na osnovno razdoblje od 6 mjeseci ili na osnovno razdoblje od 6 mjeseci, 30 dana više ili manje, kao što su tvrdili naručitelji, a što bi u konačnici omogućilo maksimalno trajanje ugovora 12 mjeseci plus 60 dana po naručiteljevom izboru. Žalbeni sud odlučio je kako je to razdoblje od 6 mjeseci iz razloga što je malo vjerojatno da je prava namjera stranaka bila ugovaranje 2 razdoblja tolerancije, te da iz ugovora proizlazi kako je maksimalno vrijeme trajanja ugovora 12 mjeseci, 30 dana više ili manje. Takvo stajalište suda poslužilo je kao temelj za tvrdnju vlasnicima u slučaju The Kriti Akti kako vrijeme tolerancije ne čini dio “razdoblja time-chartera” o kojemu je riječ u čl. 18. ugovora i nakon kojega naručitelj ima pravo na povratno putovanje.

Može se zaključiti kako pojam “razdoblje time-chartera” nije stručni pravni termin (*terminus technicus*) koji ima uvijek isto značenje, već je riječ o izrazu koji mijenja svoje značenje ovisno o kontekstu u kojem se javlja. Pojam “u vrijeme isteka roka na koji je zaključen time-charter” iz čl. 18. upotrijebljen je u kontekstu bitno različitom od onoga u slučaju The Aspa Maria i zbog toga se ne može prihvatiti tužiteljeva tvrdnja kako je sud vezan tumačenjem tog pojma u slučaju The Aspa Maria.

U prilog stajalištu koje je sud zauzeo ide i presuda u slučaju **The World Symphony**. U tom slučaju brod je bio dan u charter na 6 mjeseci, 15 dana više ili manje po naručiteljevom izboru temeljem istoga formulara kao i brod Kriti Akti, Shelltime 3. Spor među strankama nastao je oko pitanja primjenjuju li se odredbe članka 18. samo na legitimno posljednje putovanje tj. na ono putovanje za koje se može opravdano očekivati da će biti dovršeno u vrijeme koje omogućuje vraćanje broda najkasnije do dana koji predstavlja krajnji rok trajanja ugovora, ili on daje pravo naručitelju da pošalje brod na posljednje putovanje za koje se ne može opravdano očekivati da će omogućiti vraćanje broda do isteka toga roka. Sud je

odlučio da je posljednje stajalište ispravno i da je povratno putovanje dodatak vremenu iskorištavanja broda propisanom čl. 3. ugovora, što proizlazi iz čl. 18. ugovora. U presudi je također dano tumačenje pojma “u vrijeme isteka roka time-chartera”. Prvostupanjski i drugostupanjski sud složili su se kako se on odnosi na krajnji rok trajanja ugovora (*final terminal date*), odnosno kako je njime obuhvaćeno osnovno ugovorno razdoblje, kao i razdoblje iskorištavanja broda po naručiteljevom izboru (opciji), što se podudara sa stajalištem prvostupanjskog suda u slučaju *The Kriti Akti*.

Mr. sc. Božena Bulum, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

DURATION OF TIME-CHARTER

The expression “the charter period” refers to basic period of the contract, but it also includes off-hire period for which the charterers chose to make use of as an extension of charter and period of tolerance which is often contained in time-charters standard forms.

The parties can agree the additional extension of the time-charter period (at the same rate and conditions) during round voyage on which the vessel is engaged at the expiry of the period of the charter.

*The expression “the charter period” is not a term of art but one which was liable to take its colour from its context; the expression used in article 18 was “at the expiry of the period of this charter” and occurred in quite different context from that which was under consideration in *The Aspa Maria*. Accordingly, the tribunal in this case wasn’t bound by decision in *The Aspa Maria*.*