

ARBITRAŽNI SUD, London

Presuda od 1.XI 1982.

INA-COMMERCE, Zagreb v. Istanbul

Petrol Rafinerisi, Istanbul

Arbitri: Donald Davies, E.J.T.Newcomb, B.D.I.McKenzie

Brod "Ante Banina"

BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME

Oslobadjanje broda od balasta i izračunavanje prekostojnica - Kad je ugovoren početak stojnica, one počinju teći ugovorenog dana iako je pismo spremnosti predano i primljeno ranije - Ako stranke ugovore da će brodar ući u luku iskrcaja ako mu naručilj plati dugujući iznos prekostojnica nastalih u luci ukrcaja, brodar ima pravo na prekostojnice prouzročene čekanjem broda za ulazak u luku - Nije opravdan razlog odgadjanja plaćanja okolnost da brodar unatoč ugovoru nije dostavio izvještaj o broju radnih sati utovarnih radnika - Dodatni uglavci u formularu brodarskog ugovora imaju prednost pred unaprijed odštampanim uglavcima i onda kada su suprotnog sadržaja.

Medju strankama je sklopljen 27. studenog 1980. ugovor na putovanje za prijevoz sirove nafte iz luke Ras Tanura u Saudijskoj Arabiji do luke Aliaga u Turskoj. U pogledu stojnica ugovoreno je da počinju teći 4. prosinca 1980, a završavaju 8. prosinca 1980, s tim da njihovo ukupno trajanje bude 72 sata (SHINC).

Tužitelj brod "Ante Banina" stigao je u saudijsku luku Ras Tanura 3. prosinca 1980. i istog dana predao pismo spremnosti. Stojnice su počele teći 4. prosinca i završile 6. prosinca 1980. Medjutim, brod je zbog zakašnjelog ukrcaja isplovio iz luke tek 25. prosinca 1980.

Za vrijeme čekanja broda u luci ukrcaja, stranke su sporazumno utvrdile da će iznos prekostojnica biti isplaćen tužitelju zajedno s vozarinom prije početka iskrcavanja tereta ("breaking bulk" klauzula).

Brod stiže u luku iskrcaja, Aliaga, 7. siječnja 1981, međutim odbija ulazak u luku dok naručitelj ne plati dugujući iznos prekostojnica nastalih u luci ukrcaja. Nakon 3 dana i 3 sata čekanja, što ulazi u prekostojnice, brod je bio spreman za iskrcavanje koje je započelo 12. siječnja 1981.

Jugoslavenski vozar, tužitelj, smatra da je brod bio u zakašnjenju ukupno (u luci ukrcaja i u luci iskrcaja) 22 dana, 12 sati i 42 minuta, te da mu je za to naručitelj prijevoza, tuženik, dužan platiti iznos prekostojnica od US \$ 457.342,06. Kako je naručitelj isplatio vozaru sumu od US \$ 371.600, vozar je tužio naručitelja prijevoza arbitraži u Londonu za isplatu preostalog iznosa od ukupno US \$ 85.742,06.

Medju strankama je, osim spora oko iznosa za prekostojnice, došlo i do neslaganja u pogledu obveze na plaćanje razlike u pristojbi za prolaz kroz Sueski kanal u iznosu od US \$ 89.540,91, a do koje je došlo uslijed povećanja pristojbi za prolaz od 1. siječnja 1981. Tužitelj smatra da je tuženik dužan snositi navedenu razliku u visini pristojbi jer to proizlazi iz odredbi zaključenog formularnog brodarskog ugovora. Tužitelj, naime, priznaje postojanje dodatnog uglavka kojim je ugovoreno plaćanje iznosa pristojbi za prolaz kroz kanal u visini koja bude na dan potpisivanja teretnice; međutim, po njemu prednost u primjeni ima odredba uglavka formularnog ugovora iz prvog dijela ugovora pred naknadno unesenim uglavkom u dodatku ugovora.

Tuženik, naručitelj prijevoza pobija osnovanost zahtjeva za naknadu tuženog iznosa prekostojnica i u cijelosti zahtjev za isplatu razlike u visini pristojbi za prolaz kroz Suez.

U pogledu trajanja prekostojnica, tuženik tvrdi da je tužitelj nezakonito predao pismo spremnosti prije ugovorenog početka stojnica, tako da su one počele teći odmah, prvog dana odredjenog u ugovoru. Isto tako prigovara uračunavanju u vrijeme prekostojnica perioda od 3 sata i 5 minuta, koliko je trajalo oslobadjanje tužiteljevog broda od balasta. Napokon, u pogledu prekostojnica u luci iskrcaja, tuženik se pozvao na neprimljeni izvještaj o broju radnih sati radnika od strane tužitelja, kao i na zakašnjenje tužiteljeve banke u izvršenju isplate.

Arbitražni sud je nakon provedenog postupka utvrdio osnovanost tužiteljevog zahtjeva samo do iznosa od US \$ 49.004,70 za prekostojnice, dok je u cijelosti odbio tužiteljev zahtjev za naknadu razlike u visini pristojbi za prolaz kroz Sueski kanal.

Arbitri su našli opravdanim prigovor tuženika da prekostojnice ne teku za vrijeme u kojem je vozar - vlasnik dužan osloboditi brod balasta, bez obzira na činjenicu što je u trenutku započinjanja te operacije tuženik već bio u zakašnjenju. Pravilo "jednom u zakašnjenju, uvijek u zakašnjenju" smatraju arbitri da nije općeprimjenljivo.

U pogledu prigovora o preranom davanju pisma spremnosti u luci ukrcaja, arbitri upozoravaju na višegodišnju, ustaljenu praksu u Londonu i New Yorku o dopustivosti davanja pisma spremnosti prije početka toka stojnica, s tim da vrijeme stojnica započinje teći točno onog trenutka kad je i ugovoreno.

Razmatrajući razloge zakašnjenja u luci iskrcaja, arbitri su našli podijeljenu krivnju obiju stranaka. Djelomičnu krivnju tuženika arbitri nalaze u činjenici da usprkos preuzetoj obvezi da će iznos prekostojnica za zakašnjenje u luci ukrcaja isplatiti prije iskrcajanja tereta, on to nije učinio, pa je tužitelj zbog tog razloga odbijao uploviti u luku Aliagu prije primitka iznosa prekostojnica.

Međutim, arbitri nisu prihvatili obrazloženje tuženika da je do odgadjanja plaćanja prekostojnica za ukrcaj tereta došlo zbog neprimljenog izvještaja o broju radnih sati radnika koji je tužitelj trebao dostaviti, jer te dvije obveze ne stoje u direktnoj uzročnoj vezi.

Arbitražni sud je, prema tomu, u pogledu plaćanja prekostojnica umanjio tužiteljev zahtjev za prekostojnice u luci ukrcaja za iznos koji odgovara vremenu u kojem se brod oslobodjao balasta, dok je prekostojnice za iskrcaj tereta priznao tužitelju samo u polovini, s obzirom na utvrdjenu podijeljenu krivnju stranaka koja se, međutim, u odluci pobliže ne razjašnjava.

Što se tiče tužiteljevog zahtjeva za isplatu razlike u visini pristojbe za prolaz kroz Suez prema Worledscale/terms, u

cijelosti je odbijen. Prema mišljenju arbitara, tužitelj se ne može pozivati na odredbu uglavka iz prvog dijela ugovora ako su stranke u posebnom dodatku ugovoru suglasno ugovorile drugačije u pogledu plaćanja pristojbi za prolaz kroz Suez, bez obzira što u prvom dijelu ugovora uz spomenuti uglavak stoji primjedba da će on imati prednost pred svakom suprotnom odredbom stranaka.

Tiskani uglavci formularnog ugovora prestaju biti relevantni, po mišljenju arbitara, ako u dodatku ugovora postoje uglavci o istoj materiji ali s voljom stranaka da se primjene u određenom slučaju.

Budući da je tužitelj uspio samo s dijelom zahtjeva, arbitražni mu je sud dodijelio tri četvrtine troškova ovog postupka.

* Izvor presude nije naveden jer nije nigdje publicirana. Izvornik se nalazi kod tužitelja, INA-COMMERCE, Zagreb

BILJEŠKA

U prikazanom slučaju se radi o tipskom formularu brodarskog ugovora na vrijeme s posebnošću da unaprijed odštampani uglavak izričito navodi svoju prednost u primjeni pred naknadno unesenim uglavcima. Budući da su stranke neke uglavke naknadno uvrstile u brodarski ugovor, a jedan od njih se odnosio i na visinu pristojbe za prolazak kroz Sueski kanal, na arbitraži je bilo da riješi koji od uglavaka će imati prednost u primjeni.

Kod prosudjivanja volje stranaka u sporovima iz brodarskog ugovora sudac će uzeti u obzir sve relevantne konkretne okolnosti.

Za tipske formulare ugovora opće je prihvaćeno načelo da, u slučaju neslaganja između odštampanih i naknadno dodanih uglavaka, ovi posljednji uvijek imaju prednost. Dakle, kasnija volja stranaka je mjerodavna bez obzira na to šta je ugovoreno ranije.

Stoga je arbitražni sud ispravno odbio tužitelja s njegovim zahtjevom u pogledu naknade razlike u iznosu pristojbi za prolaz kroz Sueski kanal.

Navedeno mišljenje usvojeno je i od strane naših sudova.

Vidi npr.:

- VPS Zagreb, presuda od 11.XI 1964, UPPPK br.24, str.11;
- VPS Zagreb, presuda od 17.VII 1965, UPPK, 1965, br.28, str.31.

Opširnije o tipskim ugovorima i problemima vezanim uz njih vidi:

- Vilus, Opšti uslovi formularnih ugovora, Beograd, 1976, str. 13-30;
- Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, Zagreb, 1980, str.59-63.

Ana Sihtar,
asistent-istraživač

SUMMARY

Ana Sihtar:

ARBITRAL AWARD ON THE INTERPRETATION OF TIME CHARTER PARTY WITH RESPECT TO THE BEGINING OF LAYTIME AND THE PRIORITY OF TYPE-WRITTEN CLAUSES OVER EARLIER PRINTED CLAUSES

The subject under discussion is the dispute between the disponent owner and charterer in connection with the voyage of the tanker named "Ante Banina" with a cargo of crude oil from the Arabian Gulf to Turkey under a Time Charter Party, dated the November 27, 1980.

The following three points set out in the word of the Arbitration board regarding the matter referred to them:

1. That is permissible to give notice prior to the laydays so that laytime commences at the exact moment the laydays begin;
2. If the Parties agree that the demurrage will be paid in accordance with the "before breaking bulk" clause, the Owner has a right to the payment of demurrage caused by the vessel waiting for berth at the port of discharge;
3. It is generally accepted that a type - written added clause in the Charter - Party should take priority over any other earlier printed clause which conflicts with it.