

zuli iz ugovora stranke su povjerile rješavanje spora arbitrima, koje su svaka po jednog izabrale iz redova "London Cattle Food Trade Association Inc." po čijim se pravilima vodio postupak.

Arbitri zbog međusobnog neslaganja nisu mogli riješiti spor pa su ga predali na nadležnost nadarbitru, kojega su imenovali i pred kojim su na raspravi iznosili svoja stajališta.

Arbitar prodavaoca je u prilog svog stajališta iznio i djelomično čitao mišljenje pravnih zastupnika, čemu se arbitar kupaca nije protivio, a odbio je izričiti poziv nadarbitra da odgovori ili da podnese pravno mišljenje.

Kupci ulažu prigovor protiv odluke donesene u korist prodavaoca te traže da se ona ukine. Tvrde da je nadarbitar povrijedio pravila postupka, jer je uzeo mišljenje pravnih zastupnika bez uvida u predmet na temelju kojega je doneseno rješenje te da je nepravilnost napravljena i time što je arbitar prodavaoca čitao mišljenje pravnih zastupnika a da tu nepravilnost arbitar kupca nije mogao smanjiti svojim pristankom.

Prigovor protiv odluke nadarbitra rješavao je sud, koji ga je odbio iz ovih razloga:

Arbitri, kada se ne slože pa imenuju nadarbitra, obavili su svoju dužnost /*functus officio as arbitrators*/ pa ako prisustvuju raspravi pred nadarbitrom, čine to u svojstvu advokata stranaka. Nije izvan ovlasti takvog arbitra koji djeluje kao advokat da se odrekne ili da se složi s nepravilnostima u postupku, pa zato, baš da je i bio postupak arbitra prodavaoca nepravilan, arbitar kupaca odrekao se te nepravilnosti, na što je kao advokat svoje stranke imao pravo.

/LLR 1960, str.257-260/

K.S.

ENGLJSKI TRGOVAČKI SUD (Queen's Bench Division)

Presuda od 7. i 8.XI 1960.

Johs.Thode c/a Vda. De Gimeno Y Cia. S.L.

Otkaz ugovora o prijevozu sa strane naručitelja

Naručitelji-Vda. de Gimeno y Cia. S.L. iz Valencije - sklopili su ugovor o prijevozu s brodovlasnicima broda "Steendiek";

Johs.Thode iz Hamburga.

Prema čarter-partiji brodovlasnici, odnosno u njihovo ime zapovjednik bili su dužni po dolasku broda u posljednju određenu luku putovanja, koje je bilo u toku u vrijeme sklapanja ugovora, brzojaviti naručiteljima tražeći od njih dalje naloge, navodeći kada očekuju da će brod završiti iskrcaj tereta, kao i da navedu adresu za odgovor. Isto je tako zapovjednik bio dužan brzojaviti i odlazak broda iz posljednje određene luke. Ako ne dobije naloge od naručitelja do časa završetka iskrcaja u posljednjoj određenoj luci, mora s brodom otputovati u luku Valencia Roads, gdje će primiti naloge. Ako brod ne bi došao u prvu luku ukrcanja ili prvu luku naloga na dan 13. III 1958. u dva sata poslije podne, naručitelji, ili njihovi agenti, imaju pravo ili otkazati ugovor ili tražiti njegovo izvršenje.

Zapovjednik broda je javio da je brod stigao u Hamburg 3. III 1958. i da je počeo s iskrcavanjem. Dne 6. III 1958. vlasnici su javili naručiteljima da je brod isplovio iz Hamburga za Valenciju 5. III 1958. navečer. Zapovjednik broda brzojavio je naručiteljima 10. III i 12. III 1958. javljajući im položaj broda, a u drugom brzojavu je uz to najavio da će brod vjerojatno u Valenciju stići 13. III u podne. Dne 12. III 1958. na brodu je primljen brzojav naručitelja u kojem ovi daju nalog brodu da nastavi put u luku Taragona. Zapovjednik broda je istog dana potvrdio primitak tog brzojava. Brod je 13. III 1958. u 19 sati stigao u luku Taragona, gdje je zapovjedniku bilo uručeno pismo naručitelja u kojemu oni otkazuju ugovor zbog toga jer brod u ugovoreno vrijeme, tj. u 14 sati nije stigao u luku.

Vlasnici tvrde da su naručitelji znali u času kad su poslali brzojav da brod nikako ne može stići u ugovoreno vrijeme u luku Taragona i da je taj brzojav otposlan upravo u namjeri da bi se mogao otkazati ugovor.

Naručitelji sa svoje strane tvrde da se brodovlasnici nisu pridržavali svojih ugovornih obveza, a naročito da nisu postupili u skladu s odredbom ugovora koja predviđa da će javiti kada brod stigne u posljednju određenu luku i da će tada zatražiti od naručitelja dalje naloge. Vlasnici su doduše javili da je brod stigao u Hamburg, ali naručitelji nisu znali da je to posljednja određena luka, dok dalje upute brodovlasnici nisu tražili, niti su dali svoju adresu za odgovor.

Spor je rješavao arbitar. On je stao na stajalište da su naručitelji bili ovlašteni otkazati ugovor. Isto tako, da se davanjem naloga da brod krene za Taragonu naručitelji nisu odrekli prava da se koriste mogućnošću otkaza ugovora, a u skladu s ugovornim odredbama. Arbitar je formulirao pravna pitanja, i predmet je došao na rješavanje pred trgovački sud.

Sud je zauzeo slijedeće stajalište:

Neprijeporno je da su vlasnici učinili propust time što nisu javili naručiteljima da je brod stigao u posljednju odredišnu luku, i da nisu brzojavno tražili dalje upute. Sud, međjutim, na temelju svih ostalih okolnosti zaključuje da su naručitelji svakako znali u času kad su uputili brzojav kojim upućuju brod u Taragonu da je Hamburg bila posljednja odredišna luka. Da je zapovjednik po dolasku u posljednju odredišnu luku zatražio dalje naloge, bio bi dužan proslijediti u luku Valencija Roads ako ne bi dobio nikakav nalog od naručitelja, i pravo odustajanja od ugovora naručitelji bi stekli ako brod ne bi stigao u tu luku u ugovoreno vrijeme.

U ovom se slučaju postavlja pitanje kakva situacija nastaje kada naručitelji ne izdaju upute vlasniku u posljednjoj odredišnoj luci, ali tom propustu prethodi povreda ugovora od strane vlasnika, koji nisu zatražili naloge. Sud je stao na stajalište da su obveza brodovlasnika da se jave za dobijanje naloga, obveza da upute brod u luku Valencija Roads ako takve naloge ne prime, dvije posebne obveze. Vlasnici su stoga bili dužni odmah nastaviti put u luku Valencija Roads, pa je prema tome i naručiteljeva pozicija jednaka kao i u slučaju da nije bilo povrede od strane vlasnika.

Dosljedno tome, sud je stao na stajalište da je brzojav od 12. III 1958, kojim naručitelji upućuju brod u luku Taragona, oslobodio vlasnike njihove obveze da odu u luku Valencija Roads, a s nestankom obveze vlasnika da brod dovedu u Valencija Roads do 14 sati nestalo je i odnosno pravo naručitelja da otkazu ugovor ako brod ne stigne u Valencija Roads do 14 sati. Ovaj izbor otkaza ugovora bio je jedini koji su naručitelji imali. Naručitelji su svojim brzojavom od 12. III 1958. anticipirali one naloge na koje bi imali pravo po prispeću broda u Valencija Roads. Postupajući suprotno, naručitelji su se lišili svog prava da traže od brodovlasnika da brod stigne u Valencija Roads u ugovoreno vrijeme.

/LLIR 1960, str. 298-308/

S.V.