

ugovora koji je tužitelj priložio kao dokaz o opravdanosti zahtjeva za takav gubitak iznosi 250.- dolara, te za 6 priznatih dana priznato je tužitelju 1.500.- dolara, što prema obračunu kako ga je sud izvršio iznosi 41.550.- drahmi, pa je tako tužitelju na ime naknade štete priznat ukupan iznos od 139.118,20 drahmi, a s viškom zahtjeva tužitelj je odbijen.

G.B.

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD

(Pomorski odjel - Admiralty Division)

Presuda od 6. i 7.IV 1971.

The "ION"

Unicoopjapan and Marubeni - Iida
Company Ltd. c/a Ion Shipping Company

Sudac: Brandon

Teretnica - Centrocon arbitražna klauzula i Haška pravila - Zakon o prijevozu robe morem (COGSA) 1924. - Arbitar imenovan u roku odredjenom Pravilima, ali ne u roku odredjenom u klauzuli - Da li je klauzula ništava - Centrocon arbitražna klauzula u dijelu u kojem odredjuje da se arbitar mora imenovati od tužiteljeve strane u roku od 3 mjeseca, računajući od dana kad je završen iskrcaj robe, ništava je ako je uključena u teretnicu na koju se primjenjuju Haška pravila budući da je u suprotnosti s rokom odredjenim u Pravilima

Tužitelj - vlasnik tereta ukrcao je na tuženikov motorni brod ION u lukama Perua u lipnju i srpnju mjesecu 1969. godine riblje brašno (fishmeal) za prijevoz u nekoliko luka Japana. Stranke su potpisale teretnicu koja u svoj sadržaj uključuje Centrocon arbitražnu klauzulu iz čarter partije od 30.svibnja 1969. i Haška pravila kako su ona sadržana u Zakonu o prijevozu robe morem (COGSA) od 1924. godine. Roba je iskrcana u Yokohami, Nagoyi i Kobeu gdje je 20.kolovoza 1969. iskrcavanje i završeno. Tom prilikom ustanovljen je manjak od 510 vreća u vrijednosti od 2137.75 funti sterlinga.

Jedan od vlasnika tereta Marubeni - Iida Company Ltd, u sporu kao tužitelj, 24.listopada 1969. načinio je

pismeni zahtjev u vezi s utvrđenim manjkom u količini tereta, no na traženje vlasnika tereta brodovlasnici su produžili rok za podnošenje tužbe do 23. svibnja 1970, ali ne i kasnije.

Prema klauzuli koja predviđa arbitražno rješavanje sporova 21. srpnja 1970. vlasnici tereta imenovali su svoga arbitra. Budući da su brodovlasnici propustili postaviti arbitra sa svoje strane, vlasnici tereta su 10. prosinca 1970. imenovali svoga arbitra kao arbitra pojedinca u nastalom sporu glede brodovlasnikove odgovornosti za nastali manjak u količini tereta predanog za prijevoz.

Brodovlasnici su priznali da je do manjka došlo, ali su istovremeno osporili svoju odgovornost tvrdeći da je zahtjev zastario na temelju relevantnog ugovora o prijevozu.

Sporna Centrocon arbitražna klauzula glasi: Svi spорови koji s vremena na vrijeme nastanu iz ugovora bit će ako se stranke odmah ne suglase o pojedincu arbitru dani na konačno rješavanje dvojici arbitara....., od kojih po jednog imenuje svaka stranka, s tim da arbitri mogu imenovati nadarbitra. Bilo kakav zahtjev mora biti načinjen u pismenom obliku i tužiteljev arbitar imenovan u roku od 3 mjeseca od dana završetka konačnog iskrcaja tereta, jer u protivnom slučaju zahtjev će se smatrati apsolutno zastarjelim ma da ga se stranka odrekla. (..... Any claim must be made in writing and Claimant's Arbitrator appointed within three months of final discharge and where this provision is not complied with the claim shall be deemed to be waived and absolutely barred...)

Tvrđnja brodovlasnikova da je zahtjev zastario potkrijepljena je činjenicom da arbitar nije bio imenovan u roku određenom arbitražnom klauzulom (3 mjeseca). Naprotiv, vlasnici tereta stali su na stajalište da je odnosni dio klauzule ništav, jer je u suprotnosti s Haškim pravilima, te da je imenovanje izvršeno u roku od jedne godine dana kad je roba trebala biti predana, koji rok predviđa spomenuti zakon. Na zahtjev stranaka povodom nastalog pravnog pitanja zastare, arbitar je uputio sudu posebno pitanje (in the form of the special case) i zahtjev za odluku o slijedećem:

Da li na osnovi činjenica koje su ustanovljene i pravilnog tumačenja teretnice:

- a) tužiteljev zahtjev je sada napušten i zastario,
- b) tuženi sada oslobođen svake odgovornosti prema tužitelju.

(Whether on the facts found and on the true construction of the Bills of Lading:

- a) The Claimants' claim is now waived and barred.
- b) The Respondents are now discharged from all liability to the Claimants.)

Upit sudu datiran 4.III 1971. godine sadržava u paragrafu 8. i 9. dvije alternativne odluke od kojih je primjena jedne od njih ovisna o odluci suda na postavljeno pravno pitanje o zastari. Jedna je u korist brodovlasnikovu, a druga u korist tužiteljevu. U paragrafu 10. predviđa se ako se pitanje ne postavi sudu u roku od 6 tjedana od dana objavlivanja arbitražne odluke, alternativna odluka u korist vlasnika tereta postaje konačna.

Nakon kratkog iznošenja činjenica o strankama u sporu, porijeklu spora i pitanju koje se postavlja za rješavanje, sudac Brandon prelazi na iscrpno nabranje do tada utvrdjenih činjenica, te sa advokatima stranaka utvrđuje pravo značenje riječi "now" (sada) u arbitrovom pitanju a) i b). Navodi kako bi u pitanju a) to bio datum 21.srpnja, a u pitanju pod b) 16.veljače 1971. tj. dan izricanja arbitražne odluke (The date of the arbitration hearing).

Relevantne odredbe Haških pravila kako su one sadržane u Zakonu o prijevozu robe morem, 1924, jesu član III, pravilo 6. i 8. pravilo 6. predviđa: U bilo kojem slučaju vozar i brod bit će oslobođeni svake odgovornosti za gubitak ili oštećenje robe ako se tužba ne podnese u roku od 1 godine dana nakon predaje tereta ili datuma kada je trebao biti predan. Pravilo 8: Bilo koja klauzula, pogodba ili sporazum stranaka u prijevoznom ugovoru koji oslobadja vozara ili brod odgovornosti za gubitak ili oštećenje u vezi s robom nastalo nemarnošću, greškom ili propustom u dužnostima i obavezama predviđenim ovim članom ili umanjeње takve odgovornosti drukčije nego se predviđa ovim Pravilima bit će ništavo i bez učinka.

Kako je iz utvrdjenih činjenica vidljivo arbitar vlasnika tereta nije bio imenovan 11 mjeseci nakon završetka iskrcaja. (Iskrcaj je završen 20.kolovoza 1969, a arbitar imenovan 21.srpnja 1970.) Iz toga slijedi ako se Centrocon arbitražna klauzula primjenjuje u cijelosti da je tužba vlasnika tereta zastarjela i prije nego li je arbitar imenovan. Vlasnici tereta, međjutim, tvrdili su da se materijalnopравни dio Centrocon arbitražne klauzule ne može primijeniti, jer je u suprotnosti s Haškim pravilima. Iz ovoga sudac zaključuje da je potrebno odgovoriti na tri slijedeća

pitanja:

- 1) Postoji li sukob između Centrocon arbitražne klauzule i Haških pravila,
- 2) Ako postoji što prevladava,
- 3) Ako prevladavaju Haška pravila koji je rezultat toga?

S obzirom na prvo pitanje značenje i učinak druge rečenice arbitražne klauzule razmatrao je sudac Mocatta u A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab v. Compagnie Financiere d'Investissements Transatlantiques S.A. (Compafina) (The Himerland), 1965. 2 Lloyd's Rep.353. U presudi sudac Mocatta izriče slijedeće stajalište. Odredbe druge rečenice klauzule primjenjuju se na zastaru tužbe bez obzira pred sudom ili arbitražom (whether it is sought to pursue it by action or in arbitration) ako se tužba ne podnese u pismenom obliku i arbitar tužitelj ne imenuje u roku od tri mjeseca od završetka iskrcaja, pa i ako uzrok koji je dao povoda tražbini nije postao poznat tužitelju prije.

Sudac Brandon slaže se s tumačenjem druge rečenice koje daje sudac Mocatta i zaključuje da bez sumnje postoji sukob između druge rečenice arbitražne klauzule i čl.III, Pravila 6. Razlog tomu je što Haška pravila daju vlasnicima tereta rok od 1 godine dana za podnošenje tužbe (for making a claim), a po arbitražnoj klauzuli taj rok iznosi svega tri mjeseca. Prema tome potonja klauzula je klauzula koja oslobađa vozara odgovornosti drukčije nego što je to predviđeno Pravilima.

S obzirom na slijedeće pitanje koje se postavlja brodovlasnici su tvrdili: gdje teretnica kao što je to slučaj ovdje izričito uključuje u svoj sadržaj Centrocon arbitražnu klauzulu, a onda i Haška pravila, da je pogrešno tumačiti namjeru iskazanu uvrštenjem arbitražne klauzule derogiranom time što su uključena Haška pravila. Na osnovi toga zaključuju da je ta klauzula primarna odredba, pa i onda kad je u suprotnosti s Haškim pravilima.

Sudac Brandon ne prihvaća takvo gledište i ističe kako se teretnica mora sagledati u ukupnosti svoga sadržaja, a tek onda vidjeti postoji li suprotnost između Centrocon arbitražne klauzule i Haških pravila, pa ako postoji, razriješiti ju.

Obje strane su tvrdile da je učinak Haških pravila širi od onoga koji ima arbitražna klauzula, te tamo gdje postoji suprotnost da arbitražna klauzula dopušta djelomičnu

primjenu, što nije slučaj kod Haških pravila. S tim u vezi sudac je bio upućen na neka razmatranja suca McNaira u G.H. Renton & Co.Ltd v. Palmyra Trading Corporation of Panama (1956). S obzirom da to tvrde obje stranke, sudac izražava zadovoljstvo baviti se ovim slučajem na toj osnovi. Učinak klauzule teretnice sadržane u arbitražnoj klauzuli, a koja je u suprotnosti s Pravilima, je da je klauzula ništava samo u onom dijelu u kojem je u suprotnosti s Pravilima, ali više ne.

Na osnovi takvog zaključka postavlja se daljnje pitanje - u kojem dijelu arbitražne klauzule je ona protivna Haškim pravilima? Prva i treća rečenica ne sadržava ništa što bi se protivilo tim Pravilima, pa prema tome ostaje otvoreno pitanje u kojem dijelu je druga rečenica u suprotnosti.

Zastupnik vlasnika tereta tvrdio je da je cijela druga rečenica protivna Pravilima, te stoga i ništava u cijelosti. Zastupnik brodovlasnikov iznio je svoje argumente za dva različita tumačenja. Prema prvom tumačenju druga rečenica arbitražne klauzule može se podijeliti u dva dijela, prvi: Bilo kakav zahtjev mora biti podnesen u pismenom obliku i arbitar tužitelj je imenovan u roku od tri mjeseca nakon završetka iskrcaja; i drugi: Ako se u zahtjevu ne udovolji ovoj odredbi, smatrat će se da ga se stranka odredkla i da je apsolutno zastario. Naveo je kako je drugi dio u suprotnosti s Haškim pravilima i stoga nevaljan, a da je prvi dio valjan. Sudac izražava mišljenje da se i tako ne vidi kako to ide u prilog brodovlasnicima, tj. njihovoj tvrdnji da je zahtjev zastario. Ako je drugi dio rečenice nevaljan, iako je prvi dio valjan, odgovor na postavljeno pitanje bio bi negativan. Medjutim je rečeno ako prvi dio ostaje valjan, da to znači da je arbitar prekasno imenovan, prema tome da nije nadležan odlučivati o sporu. No pitanje arbitrove nadležnosti nije pred sud postavljeno i o njemu se ne može odlučivati.

Drugi način zastupanja teze koju je iznio brodovlasnikov zastupnik sastoji se u slijedećem: Prema pravilnom tumačenju druge rečenice arbitražne klauzule zastarjevaju svi zahtjevi ili pred arbitražom, ili pred sudom (whether in arbitration or by action) ako tužitelj je arbitar nije bio imenovan u roku od 3 mjeseca. To je doduše u suprotnosti s članom III, Pravilom 6, ali samo u onom dijelu koji se odnosi na zastaru tražbina pred sudom (a claim by action) u vrijeme od 3-12 mjeseci nakon završetka iskrcaja, a ne i u dijelu prema kojem zastarjevaju tražbine iznesene pred arbitražom u roku dužem od tri mjeseca. Kad bi se u klauzuli izričito navodilo da bilo koji tužitelj može postaviti zahtjev u roku od tri mjeseca pred arbitražom, ili u slijedećih devet mjesec-

ci pred sudom, tada ne bi postojao sukob između sadržaja druge rečenice arbitražne klauzule i Haških pravila. U tom slučaju učinak arbitražne odredbe bio bi uži, ali ne i u suprotnosti s Haškim pravilima. To znači da se riječ tražbina (claim) odnosi samo na zahtjeve koji se postavljaju pred arbitražom, ali ne i na zahtjeve pred sudom (claim by action).

Sudac izražava mišljenje da ne može u potpunosti prihvatiti ono što su iznijele obje stranke. Smatra da je druga rečenica Centrocon arbitražne klauzule u protivnosti s čl.III, pravilom 6. u onom dijelu gdje se, nakon odredbe da će se svi sporovi rješavati pred arbitražom, određuje da će se zahtjevi vlasnika tereta smatrati zastarjelim ako nisu načinjeni u pismenom obliku i ako nije arbitar imenovan u roku od tri mjeseca. U tom dijelu ona je i ništava, ali više ne. Na osnovi toga na postavljeno pitanje pod a) tj. da li je tužiteljev zahtjev zastario odgovor je negativan.

Nakon toga sudac se osvrnuo na drugo postavljeno pitanje arbitra i izrazio zbunjenost zbog čega se ono uopće postavlja kao posebno pitanje. Svrha je toga, kako ju sudac shvaća, da se sazna da li bi tužba vlasnika tereta da je podnesena u vrijeme kad su saznali za arbitražnu odluku, tj. 16.veljače 1971, bila odbijena, jer bi joj se brodovlasnici suprotstavili prigovorom na temelju čl.III, pravila 6. Haških pravila da je podnesena već više od godine dana nakon završetka iskrcaja tereta. To je samo hipotetsko pitanje, jer takva tužba u stvarnosti nije bila ni podnesena, a niti se to pitanje pojavilo pred arbitrom. No time što je postavljeno sudac Brandon smatra da je na njega potrebno i odgovoriti. Odgovor slijedi iz stajališta zauzetog na prvo pitanje. Budući da je tužba pred arbitražom podnesena u roku, brodovlasnici nisu oslobođeni odgovornosti na osnovi čl.III, pravila 6, te je na drugo postavljeno pitanje odgovor također negativan.

Rezultat sučevih odgovora na oba arbitrova pitanja jest da se alternativna odluka u korist vlasnika tereta smatra konačnom.

(LLR 1971, str.541)

S.J.