

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLJSKI APELACIONI SUD

Presuda od 25.X 1972.

D.I. Henry Ltd. c/a
Wilhelm G.Clasen

Arbitraža u Londonu - CIF kupoprodaja - Pitanje primjene Suezke klauzule kod brodarskog ugovora za putovanje koji je prodavalac zaključio s nekonferencijskim brodarom - Ako dodatak na vozarinu prodavalac nije isplatio na temelju te klauzule, nema prava zahtijevati od kupca da mu ju naknadi

Tužitelj - prodavalac prodao je tuženom - kupcu 500 bala jute CIF Rotterdam, a na temelju pismenoga ugovora u kojemu je bila unesena i klauzula "Cape surcharge buyer's account" (dodatak za prijevoz oko Rta Dobre Nade na teret kupca). Iz Pakistana je sporni dio jute (2356 bala) putovao brodom koji nije bio učlanjen ni u koju linijsku konferenciju, a koji su uzeli u naval prodavaoci. Nakon izvršenoga prijevoza tražio je tužitelj - prodavalac da mu se isplati dodatna vozarina na temelju spomenute klauzule. Tuženi - kupci su se oprli stojeći na stajalištu da odnosna klauzula djeluje samo onda ako se doista dodatna vozarina isplati, ali ne i onda kada do takve isplate nije došlo. Prvostepeni arbitri su stali na stajalište tuženih, a jednako tako i arbitražni drugostepeni sud. Medjutim arbitraža je postavila posebno pitanje za sud ("special case"), pa je prvostepeni sud (sudac Donaldson) stao na stajalište da je spomenuta klauzula odvojena od uglavka cijene robe (CIF), pa da zbog toga ona može samo onda biti tražena ako je roba prevožena linijskim brodom učlanjenim u jednu linijsku konferenciju, a ne i onda kada je prevožena drugim brodovima. Tužitelj je podnio žalbu protiv te presude.

Apelacioni sud (u vijeću su bili Lord Denning M.R, apelacioni sudac Megaw i prvostepeni sudac Brabin) je odbio žalbu iz slijedećih bitnih razloga:

Kupci su za onaj dio kupljene robe koji je prevezen konferencijskim brodovima platili dodatnu vozarinu na temelju spomenute klauzule. Istina je da bi prema ugovoru, kad bi došlo do primjene "surcharge", za svaku tonu kupac morao platiti 15 posto više. Isto je tako istina

ako takve dodatne vozarine nema, da onda on plaća nižu cijenu. Na taj način od toga kakvim se brodom (konferencijskim ili ne) prijevoz vrši zavisi koliko će kupac platiti. Medjutim suci su stali na stajalište da je u tom pogledu činjenica što su u dva stepena arbitri smatrali da tako treba da bude, a tome se priključio i sudac u Trgovačkom odjelu Prvostepenog suda, vrlo važna uputa, pa iako nisu smatrali da se radi o činjeničnom pitanju, nego i o pravnom pitanju, smatrali su da treba ostati kod rješenja koje su dali prethodni suci u ovoj stvari. Sudac Megaw je naročito naglasio kako bi trebala praksa prihvaćati rješenja arbitara, jer se londonske arbitraže ugovaraju upravo zbog kvalitete arbitarskog sudovanja, pa bi trebalo izbjeći izlaženje pred sud i tako eventualno prouzročiti peterostepeno parničenje. U tom pravcu je citirao izreke Lord Wilberforcea u *Compagnie Tunisienne de Navigation S.A. v. Compagnie d'Armement Maritime S.A.* (1971), koji je u vrhovnoj rješidbi upravo tu misao vrlo snažno istakao.

(LLR 1973, str.159)

E.P.

Bilješka. - Ova je rješidba s dva gledišta interesantna. Ponajprije rješava jedno značajno pitanje, naime dometa spomenute klauzule (isključujući nekonferencijske brodove od njene primjene), a s druge strane ističe značaj arbitražnih presuda i nastoji obeshrabriti pribjegavanje sudovima. Kod toga se ističe kako bi to bilo opravdano samo onda kada treba uspostaviti jednoobraznost u sudjenju. Velika Britanija je jedina država u kojoj se po samom Zakonu o arbitraži (*Arbitration Act, 1950*) svaki arbitražni spor s malo truda sa strane jedne stranke može produžiti u sudski spor. Jedino što djeluje na stranke da se od toga uzdrže je skupoća postupka pred sudovima. Ovaj posljednji argumenat djeluje možda više nego sva uvjeravanja visokih sudaca.

E.P.