

Bez obzira na činjenicu da li je ugovor između prvotuženoga i drugotuženoga izvršen ili nije izvršen, u konkretnom slučaju je bitno da je pravo suvlasnika na pravo prvokupa nastalo u trenutku prodaje (a tužitelji su se kao suvlasnici broda izjasnili da žele koristiti pravo prvokupa), pa se u vezi s time ističe da se to pravo ne može izigrati naknadnim sporazumom o raskidanju kupoprodajnog ugovora. Inače bi sporazum o raskidanju ugovora mogao u cijelosti lišiti ovlaštenika prava prvokupa. Naime, već u onom trenutku kada je prvotuženi prodao svoj dio drugotuženome prekršio je pravnu odredbu o prvokupu, jer je prvotuženi morao najprije svoj 1/3 dio broda ponuditi tužiteljima koji su bili suvlasnici na ostala dva dijela broda. Sva kasnija raspolaganja i svi naknadni sporazumi između tuženih nemaju pravne važnosti jer vrijedjaju pravo tužitelja koje se temelji na institutu prava prvokupa.

I.G.

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

KUĆA LORDOVA

Presuda od 25,26,27,28.III 1974.

E.B. Aaby's Rederi A/S c/a  
The Union of India

Suci: Lord Reid, Lord Morris of Borth-y-Gest, Viscount Dilhorne, Lord Simon of Glaisdale i Lord Salmon

Zajednička avarija - Brodarski ugovor na putovanje (Baltimore Berth Grain Charter-party Form C) - Centrocon arbitražna klauzula - Na zahtjeve za doprinos u zajedničkoj avariji koja nastane u toku izvršavanja ugovora pored odredbe o zajedničkoj avariji iz ugovora, primjenjuje se i Centrocon arbitražna klauzula sadržana u ugovoru u kojoj se, između ostalog, određuje rok zastare potraživanja - Spor o doprinosu u zajedničkoj avariji je spor proizašao iz ugovora - Obaveza naručitelja iz brodarskog ugovora da će platiti doprinos strane tereta u zajedničkoj avariji i prihvati ove obaveze sa oslobađanjem tereta (predajom primaocima) predstavlja novi ugovor različit od brodarskog

ugovora - Na zahtjeve iz ovog ugovora ne primjenjuje se Centrocon arbitražna klauzula iz brodarskog ugovora

Brodarskim ugovorom na putovanje između naručitelja - u sporu tuženih - s jedne strane, i brodovlasnika - u sporu tužitelja - s druge strane, ugovoreno je da će motorni brod "Evje" izvršiti putovanje iz jedne luke na sjevernom Pacifiku u Sjedinjenim Američkim Državama za Bombay (ili luku Kandla) u Indiji, a u svrhu prijevoza pšenice. Ugovor je bio sačinjen na Baltimore Berth Gnam Charter-party Form C.

Medju ostalim odredbama ugovor u klauzuli dva odredjuje da se štete iz zajedničke avarije plaćaju suglasno York-Antverpenskim pravilima iz 1950, a da se likvidacija zajedničke avarije ima provesti u Londonu (to be settled in London). Klauzulom šest ugovora odredjuje se da brod ima založno pravo ("lien") na teretu u svrhu osiguranja doprinosa strane tereta za likvidaciju šteta nastalih činom zajedničke avarije. Ugovor također sadrži Centrocon arbitražnu klauzulu (izmijenjenu)<sup>1)</sup> prema kojoj će sporovi iz ovog ugovora, ukoliko se stranke ne suglase odmah o arbitru pojedincu, biti povjereni na konačno odlučivanje dvojici arbitara koji su članovi "Baltica",<sup>2)</sup> a imaju svoje sjedište u Londonu..., od kojih svaka stranka imenuje jednog, a oni sami imaju ovlaštenje odrediti nadarbitra. Svi zahtjevi prema ovoj klauzuli moraju biti sačinjeni u pismenom obliku, a tužiteljev arbitar imenovan u roku od 12 mjeseci poslije završenog iskrcaja. U protivnom zahtjev će se smatrati apsolutno zastarjelim ("shall be deemed to be waived and absolutely barred").

Brod je ukrcao teret u luci Portland 23. siječnja 1966.g. i isplovio u pravcu odredišne luke preko Yokohame radi "bunkeriranja" (uzimanja goriva). Prema navodima tužitelja - brodovlasnika - brod je na početku putovanja uzeo potrebnu količinu goriva (plus redoviti višak) kako bi mogao stići u Yokohamu. U toku putovanja preko Pacifika na dan 12. veljače 1966.g. brod je ostao

- 1) Neizmijenjena arbitražna klauzula predviđa da zahtjev mora biti postavljen, a tužiteljev arbitar imenovan u roku od tri mjeseca poslije završenog iskrcaja.
- 2) Baltic - najveća svjetska brodarska burza čiji podaci datiraju još iz 18. stoljeća. Danas ova burza ima nekoliko tisuća članova širom svijeta.

bez pogonskog goriva (tužitelji navode da je brod doživio nevrijeme koje je imalo za posljedicu potrošnju goriva u pretjeranim količinama). Zatražena je pomoć tegljača iz Yokohame koji je brod počeo tegliti u pravcu spomenute luke. Nakon nekoliko dana tegljenja gorivo je s tegljača prenešeno u brod, te je brod vlastitom pogonskom snagom stigao u Yokohamu. Smatrajući troškove tegljenja broda zajedničkom avarijom, brodovlasnici su i prije dolaska broda u Yokohamu preko svog londonskog agenta imenovali likvidatora zajedničke avarije (dispečera) sa sjedištem u Londonu, a koji se odmah pismom obratio generalnom direktoru Indijske misije za snabdjevanje (India Supply Mission) iz Londona. Posredstvom Misije indijska vlada zamoljena je da pruži uobičajenu obavezu da će platiti udio strane tereta u zajedničkoj avariji kada ovaj udio bude odredjen. Praksa je indijske vlade da ne daje avarijsku obveznicu niti gotovinski depozit. U odgovoru na pismo likvidatora zajedničke avarije, koji odgovor je datiran 23. veljače 1966.g, daje se obaveza da će Misija, u ime indijske vlade kao vlasnika tereta, platiti doprinos u zajedničkoj avariji koji je pravno obavezna dati indijska vlada (which may be legally due from the Government of India). Istovremeno je u pismu zamoljeno da se teret odmah po dolasku broda u indijsku luku preda primaocima bez daljnjih osiguranja. U smislu ovog, a po uputama likvidatora zajedničke avarije, teret je u potpunosti predan primaocima dana 12. ožujka 1966.g. kada je završen i iskrcaj.

Likvidator odredjen od strane brodovlasnika izvršio je 24. veljače 1967.g. postupak likvidacije zajedničke avarije. Na ime udjela tereta u troškovima zajedničke avarije, pismom od 30. ožujka 1967.g. zatraženo je da Indijska misija plati iznos od 5995 funti sterlinga, 4 šilinga i 7 penija. Ukupni troškovi zajedničke avarije iznosili su 12.070 funti sterlinga.

U odgovoru na ovo traženje zastupnici indijske vlade, ne pozivajući se na zastaru, odgovorili su da je događaj koji je prouzrokovao zajedničku avariju nastao zbog slabe kvalitete goriva i njegove nečistoće, što je konkretno značilo da je brod na početku putovanja bio nesposoban za plovidbu (unseaworthy). Ove tvrdnje predstavnik brodovlasnika svojim pismom od 31. srpnja 1967. je osporio. Između stranaka uslijedila je daljnja izmjena pisama.

Nakon što su brodovlasnici u travnju mjesecu 1971. g. ponovo istakli svoj zahtjev, naručitelji broda su po

prvi put istakli da je zahtjev na osnovi arbitražne klauzule iz ugovora zastario budući da brodovlasnici nisu imenovali svog arbitra ni nakon godine dana poslije završenog iskrcaja tereta - do 12. ožujka 1967. godine.

U sporu koji je nastao, sudac Mocatta, J, kao prvostepeni sudac presudio je u korist tužitelja - brodovlasnika zasnivajući svoju odluku u bitnom dijelu na mišljenju da posebno preuzeta obaveza o plaćanju doprinosa u zajedničkoj avariji ima ugovorni učinak, te da se stoga na nju ne primjenjuje arbitražna klauzula, jer se ona primjenjuje samo na zahtjeve iz brodarskog ugovora.

Odluka Apelacionog suda (vijeće u sastavu: Lord Denning, M.R, Megaw i Scarman, L.J.J.), iako zasnovana na nešto drukčijim razlozima od presude prvostepenog suda, potvrđuje prvostepenu odluku i žalbu naručitelja broda odbija.

Obrazlažući svoju odluku u Kući lordova, Lord Morris of Borth-y-Gest, nakon što je redoslijedom izložio najvažnije činjenice u sporu, u pravnoj analizi slučaja polazi od već postavljenih pravnih pitanja (po sudcu Mocatti): 1) da li su tuženi naručitelji broda ovlašteni pozvati se na izmijenjenu Centrocon arbitražnu klauzulu sadržanu u brodarskom ugovoru na putovanje, a ako jesu: 2) da li je tužitelj zahtjev prema ovoj klauzuli zastario s danom 12. ožujka 1967. godine?

Spor koji je nastao odbijanjem strane tereta da uplati svoj udio u zajedničkoj avariji, a koji u sebi uključuje i pitanja na koja se upućuje u Jason klauzuli sadržane u brodarskom ugovoru uz odredbu da će zajednička avarija biti plaćena suglasno York-Antwerpenskim pravilima iz 1950. i likvidacija avarije biti provedena u Londonu, je spor koji proizlazi iz odnosnog brodarskog ugovora. Sve ovo vrijedi pod pretpostavkom da ne postoji posebno preuzeta obaveza ("special undertaking") o plaćanju doprinosa u zajedničkoj avariji.

Ističući da premda zahtjevi za doprinos u zajedničkoj avariji svoje porijeklo izvode iz common law-a, pa stoga nije neophodno potrebno da se osnivaju na ugovoru ("they need not necessarily be the creature of contract"), sudac izražava zadovoljstvo da u ovom slučaju (ne uzimajući sada u obzir pismo naručitelja broda od 23. veljače 1966.g. u kojem su dali svoj "undertaking"), zahtjev za

doprinos u zajedničkoj avariji u vezi događaja nastalih u vrijeme izvršavanja brodarskog ugovora je zahtjev osnovan na ovom ugovoru, odnosno iz njega bi proizlazio. Izraz da se likvidacija zajedničke avarije ima provesti u Londonu ("to be settled in London") znači da se ona ima izvršiti suglasno pravnim propisima i praksi koja je u Londonu, a ne prema pravu luke u koju je teret bio upućen.

U odgovoru na tvrdnju da se druga rečenica iz Centrocon arbitražne klauzule koja određuje rok zastare za zahtjeve nepostavljene na vrijeme ne primjenjuje na zahtjeve iz zajedničke avarije, Lord Morris of Borth-y-Gest smatra da se druga rečenica ne može odijeliti od prve. Drugim riječima, arbitražna klauzula mora se tumačiti u cjelini. To znači: pod prijetnjom zastare potraživanja podnosilac zahtjeva dužan je staviti zahtjev u pismenom obliku u roku od 12 mjeseci poslije završetka iskrcaja i u istom vremenu izabrati jednog od dvojice arbitara.

Što se tiče posebno dane obaveze (obećanja) da će indijska vlada kao vlasnik tereta platiti doprinos u zajedničkoj avariji ("which may be legally due"), koja obaveza je dana i u svrhu oslobađanja tereta primaocima odmah po dolasku broda u određenu luku, sudac smatra da se ovdje radi o novoj ugovornoj obavezi za koju je postojao i valjani "consideration". (Ovo stajalište suglasno je s odlukom prvostepenog suca Mocatte i odlukom Apelacionog suda.) Radi se o novom ugovoru te se stoga na zahtjeve iz tog ugovora ne primjenjuju rokovi određeni u arbitražnoj klauzuli iz brodarskog ugovora, pa je iz ovog razloga žalbu valjalo odbiti.

Viscount Dilhorne, suprotno stajalištu Lord Justice Scarmana, suca Apelacionog suda, a suglasno stajalištu Lord Morrisa of Borth-y-Gest, smatra da se arbitražna klauzula ne može dijeliti, pa da se stoga ona primjenjuje na sve sporove koji nastanu iz ugovora. Premda su svi suci Apelacionog suda zaključili da se na sporove iz zajedničke avarije ne primjenjuje arbitražna klauzula budući da o zajedničkoj avariji postoji posebna klauzula (2), temeljeći svoj zaključak na općem pravnom principu "generalia specialibus non derogant", Viscount Dilhorne smatra da posebna odredba o zajedničkoj avariji ne znači da se na sporove iz ovog područja ne primjenjuje arbitražna klauzula, a niti da taj učinak imaju riječi da će se likvidacija zajedničke avarije provesti u Londonu. Navodeći odluku Mr. Justice Roskilla u slučaju Alma Shipping

Corporation v. Union of India (The Astraea) i suca Mocatte u ovom predmetu, Viscount Dilhorne ističe da su one ispravne. Primjenjujući arbitražnu klauzulu žalbu tuženoga bi trebalo prihvatiti pod uvjetom da Indijska misija za snabdjevanje (India Supply Mission) nije dala obavezu ("undertaking") da će platiti svoj doprinos u zajedničkoj avariji. Izdavanje ovakve obaveze, što zamijenjuje Lloydovu avarijsku obveznicu, i prihvaćanje iste, po sučevom mišljenju stvara novi ugovor medju strankama pri čemu u ovom ugovoru nije više sadržana Centrocon arbitražna klauzula.

Osnivajući svoju odluku na prednje navedenim razlozima Viscount Dilhorne je odbio žalbu tuženoga.

Lord Salmon daje iscrpno tumačenje razlika izmedju slučaja kada je odgovornost za plaćanje doprinosa u zajedničkoj avariji osnovana na ugovoru koji uključuje i primjenu York-Antverpenskih pravila (kao u ovom sporu) i slučaja kada se obaveza na plaćanje doprinosa osniva na common law-u. Za razliku od common law-a, prema York-Antverpenskim pravilima čak kad bi se događaj koji je izazvao izvanredni trošak mogao pripisati nesposobnosti broda za plovidbu, naručitelji broda su dužni platiti doprinos u zajedničkoj avariji, osim ako je nesposobnost broda za plovidbu prouzrokovana pomanjkanjem dužne pažnje ("due diligence") brodovlasnika. Prema common law-u likvidacija zajedničke avarije se provodi u luci gdje je završen iskrcaj, dok prema izričitoj odredbi iz ovog brodarskog ugovora likvidacija se ima provesti u Londonu.

Na zahtjeve iz zajedničke avarije primjenjuje se u potpunosti Centrocon arbitražna klauzula budući da ona regulira način rješavanja svih sporove i zahtjeva koji proizlaze iz ugovora. Posebne odredbe o zajedničkoj avariji u brodarskom ugovoru upućuju na zaključak da zahtjevi za zajedničku avariju proizlaze iz ugovora.

Likvidacija zajedničke avarije često puta je složen zadatak za koji je potrebno duže vrijeme, pa je bilo opće stajalište da se Centrocon arbitražna klauzula ne primjenjuje na zahtjeve za doprinos u zajedničkoj avariji. Bez sumnje, možda se čini nerazumnim odredba da će zahtjev iz zajedničke avarije zastarjeti osim ako tužitelj imenuje svog arbitra u roku od 12 mjeseci poslije završenog iskrcaja, kada je vjerojatno da postupak likvidacije neće biti dovršen u tom roku. Mogu postojati i

drugi razlozi (apelacioni sudac Lord Justice Megaw govori o "sound commercial reasons") zbog kojih stranke mogu isključiti primjenu Centrocon arbitražne klauzule iz zajedničke avarije ili je pak prema prirodi ovih zahtjeva izmijeniti. U konkretnom primjeru stranke to nisu učinile, a sud nije ovlašten to učiniti za njih.

Kad bi odluka o žalbi tuženoga ovisila isključivo o tumačenju brodarskog ugovora, žalbi bi trebalo udovoljiti.

Zbog razloga već prethodno izloženih u stajalištima Lorda Morris of Borth-y-Gest i Viscount Dilhornea koji se odnose na pravnu prirodu obaveze (obećanja) tuženih sadržane u njihovom pismu od 23. veljače 1966.g, te na nastanak novog ugovornog odnosa među strankama u kojem više nije uključena Centrocon arbitražna klauzula, Lord Salmon također odbija žalbu.

Lord Reid i Lord Simon of Glaisdale prihvatili su razloge koje su naveli Lord Morris of Borth-y-Gest, Viscount Dilhorne i Lord Salmon i složili su se bez posebnog obrazloženja s njihovom odlukom.

(LLR, Part.2, 1974, str.57)

S.J.

Bilješka.- Prikazana rješidba Kuće lordova upućuje na to da će se arbitražna klauzula primijeniti na sve odnose koji nastanu u vezi s ugovorom, pa tako i na zajedničku avariju, ako to nije izričito isključeno. Medjutim ako je izdana avarijska obveznica, nastat će novi ugovor pa na taj novi ugovor, dakako, neće dolaziti do primjene arbitražna klauzula iz brodarskog ugovora. Ispravna je primjedba Lorda Salmona da je zapravo nerazumno očekivati da bi avarijski postupak mogao biti završen u roku od jedne godine dana, pa upravo stoga treba modificirati arbitražne klauzule s obzirom na zajedničke avarije. Uostalom treba očekivati da stranke koje ugovore uredjivanje zajedničke avarije u Londonu upravo i žele da se na njihov odnos iz zajedničke avarije primijeni englesko pravo, a to onda znači i ovaj precedent.

S.J.