

OSNIVANJE MEDJUNARODNE POMORSKE ARBITRAŽE

Medjunarodni pomorski odbor (CMI) i druge medjunarodne organizacije su se dugi niz godina bavile mišlju osnivanja jednog medjunarodnog suda za pomorske sporove,¹⁾ ali se radi znatnih razlika u shvaćanjima o takvom sudu i zbog niza objektivnih poteškoća nije uspjelo tu zamisao dovesti bliže ostvarenju. CMI je stoga započeo rad na ostvarenju mnogo skromnijeg projekta, naime organizacije jedne medjunarodne pomorske arbitraže. Na Hamburškoj konferenciji CMI-a 1974. je CMI načelno zaključio osnivanje Medjunarodne pomorske arbitraže s time da se ima ostvariti ta arbitraža u suradnji s Medjunarodnom trgovinskom komorom (The International Chamber of Commerce - ICC). Dokument koji objavljujemo u ovom broju našeg periodika prihvatila je godišnja skupština CMI-a u Hamburgu u ožujku 1978, a Medjunarodna trgovinska komora je isti dokument prihvatila u lipnju 1978. na sjednici svog vijeća.²⁾

Ova pravila predviđaju usku suradnju ICC-a i CMI-a. Ovo je razumljivo, budući da se na taj način smanjuju upravni troškovi, jer će postojeći sekretarijat ICC-a, odnosno njenog arbitražnog suda, djelovati i za pomorsku arbitražu. Ipak su pravila koja ovdje donosimo u bitnim točkama odstupila od postojećeg pravilnika Arbitražnog suda Medjunarodne trgovinske komore.

Čl.1. ovih pravila stavlja na raspolaganje pomorskoj svjetskoj privredi arbitražu za određene egzemplifikativno navedene predmete, ali koji obuhvaćaju i takve predmete koji se u nekim pravnim procesima ne smatraju pomorskim. Naime, nesumnjivo su svagdje pomorski poslovi brodarski ugovori, pomorski vozarski ugovori, ugovori o pomorskom osiguranju, spasavanju na moru i zajedničkoj avariji, ali je otvoreno pitanje da li su to i ugovori o mješovitom prijevozu

(radi se i o tome koji se opseg daje pojmu "combined transport", franc. "transport combiné"), dok je pogotovo to drukčije u engleskom i američkom pomorskom pravu kada se radi o ugovorima o gradnji broda ili o popravku broda. Međutim, očita je veza pomorske privrede s tim ugovorima kao i to da se i tamo gdje se takvi ugovori tretiraju na temelju općeg obveznog prava i njegovih pojmova mora vrlo često pribjeći, s obzirom na detaljne odredbe u takvim ugovorima, pojmovima pomorskog prava.

U svakoj institucionalnoj arbitraži je jedna od prednosti i ta što se odmah prema njenim pravilima određuje i tko će umjesto stranaka odrediti stranačke arbitre, ako se ne radi o arbitru pojedincu, a i predsjednika arbitraže ako se stranke ili arbitri nisu složili u izboru osobe. U ovom slučaju je u pravilima predviđeno osnivanje "Stalnog odbora pomorske arbitraže" (engl. "Standing Committee on Maritime Arbitration", franc. "Comité^{Permanent}d'Arbitrage Maritime"). ICC imenuje šest članova tog odbora, a CMI šest, dok je kvorum za odlučivanje tog tijela da prisustvuju sjednicama dva člana iz svake od tih dviju grupa. Predsjednika bira to tijelo, a ono će imati dva potpredsjednika, jednog između članova ICC-a i jednog onih CMI-a. U rukama tog tijela se nalazi odlučivanje o imenovanju arbitara i predsjednika kada stranke to nisu učinile, produžavanje rokova, postupak u slučaju smrti, ostavke ili smjenjivanja jednog arbitra i odluka o nagradi arbitara ako su je oni previsoko odmjerili. Ovo posljednje ovlaštenje je jedino koje je ostalo iz Pravilnika arbitražnog suda ICC-a, koji sud, kako je poznato, ima znatno šira ovlaštenja. Ipak Stalni odbor ima dužnost ispitati postojanje arbitražne klauzule u onim slučajevima kada je ona osporena (a ona je automatski osporena ako tužena stranka ne odgovori na zahtjev tužitelja za provodjenje arbitraže), ali i tada odluka o nadležnosti ostaje u zadnjoj liniji pridržana arbitražnom vijeću.

Treba reći da se u tom pogledu ovaj Pravilnik znatno razlikuje od Pravilnika arbitražnog suda ICC-a, jer tamo Arbitražni sud ("Cour d'Arbitrage") (za razliku od samog Arbitražnog vijeća) preispituje kako utvrdjenje pitanja koja će Arbitražni sud rješavati (tzv. "acte de mission", tj. akt o mandatu Arbitražnog vijeća), tako i tekst arbitražne odluke prije nego se ona objavi, s time da Arbitražni sud može staviti primjedbe Arbitražnom vijeću koje ih mora razmotriti. (Vanjskotrgovinska arbitraža Privredne komore Jugoslavije uvodi svoj Pravilnik takav nadzora nad odlukama Arbitražnih vijeća.)

Zanimljivo je izričito ovlaštenje strankama da se mogu obraćati bilo kojem sudskom organu (vlasti) ("any competent judicial authority", "toute autorité judiciaire compétente") za poduzimanje takvih mjera koje im Arbitraža ne može pružiti (npr. zaustavljanje brodova, što je upravo kod pomorskih brodova vrlo važno i što bi moglo odvrćati stranke od Arbitraže kada bi se arbitražni sporazum tumačio tako kao da im oduzima to pravo). Svakako je ta elastičnost na mjestu.

Zanimljivo je što je istovremeno s ovim odlukama o osnivanju Arbitraže ICC-CMI i u Engleskoj u toku postupak za reviziju odredaba o postupanju s arbitražnim odlukama. Kako je poznato, u Engleskoj bilo arbitri bilo stranke mogu formulirati specijalno pitanje za sud ("special case") i u takvom slučaju postupak teče u tri molbe kao u redovnim postupcima (v. u ovom periodiku slučaj Czarnikow Ltd. itd, str. 61). Odbor koji se bavi postupcima pred trgovačkim odjelom Prvostepenog suda Engleske predlaže reviziju tih odredaba, tako da ne bi bilo moguće postavljati takva pitanja sudu kod sporova iz međunarodnih ugovora vrlo širokog opsega, ali da bi ostali kod specijalnih sporova iz međunarodnih ugovora o ugovorima o iskorištavanju brodova, pomorskom osiguranju itd.

(v. Fairplay od 16.XI 1978), pa poznati arbitar u pomorskim sporovima Donald Davies tamo predlaže da se i kod tih ugovora, ako se već dopušta njihovo preispitivanje od sudova, to čini samo onda ako se radi o povredi arbitarske dužnosti ("Misconduct of the Arbitrator") ili pak o pitanju za koje arbitar posvjedoči da se radi o teškom pravnom pitanju ("of considerable legal difficulty") ili pravnom načelu od općeg interesa ("legal principle of general interest"). Ovo Davies smatra da je potrebno s razloga da se zadrži aktivnost londonskih Arbitraža, jer opća mogućnost pribjegavanja sudskom ispitivanju arbitražnih odluka djeluje destimulativno na stranke u ugovaranju nadležnosti londonske Arbitraže. Razlog za takvo sudačko preispitivanje pravnih pitanja u arbitražnim odlukama, koji se navodi jest da to doprinosi razvoju engleskog trgovačkog prava, ali spomenuti pisac - arbitar navodi da nema razloga da inozemne stranke plaćaju troškove razvoja engleskog trgovačkog prava, kada je njima samo stalo do toga da im Arbitraža što brže riješi njihov spor.

S gledišta brzine bi pomorska pariška Arbitraža mogla postati atraktivna, jer kod nje otpadaju one mjere koje djeluju usporavajuće na trgovačke arbitraže ICC-a, a isključuju svako pribjegavanje redovnim sudovima osim onih predviđenih već u međunarodnim arbitražnim konvencijama i u procesualnim propisima kontinentalnih zemalja Evrope, koji su u skladu s tim konvencijama.

Mislimo da bi bilo dobro da naši pomorski krugovi razmotre ova pravila i da ih podvrgnu ispitivanju svojih pravnih službi, tako da bi se mogli orijentirati s obzirom na eventualnu buduću upotrebu modela klauzule koji je dodan ovom Pravilniku.

E.P. i V.F.

-
- 1) O nastojanjima oko osnivanja međunarodnog suda za pomorske i zračne sporove i napuštanju tih nastojanja u korist skromnijeg plana jedne pomorske međunarodne arbitraže v. V.Filipović-E.Pallua, Suvremeni razvoj pomorskog privatnog prava, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno privatno pravo br.7, 1974, str. 33 i d; N.Katičić, Prijedlog za osnivanje međunarodnog suda za pomorske, zračne i druge privredne sporove, Jugoslovenska revija za međunarodno pravo br.2, 1956, str.357 i d. i isti, O međunarodnom pomorskom i zračnom sudu, Vjesnik Jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo br.4, 1956, str.32.
 - 2) V. uvodne bilješke uz Pravilnik K.Pineus, Arbitration, CMI News Letter, October 1978, str.1; C.Legendre, Arbitrage, ibidem, str.1-2.