

ENGLESKI APPELACIONI SUD

Gradjanski odjel

Presuda od 22.V 1980.

Pioneer Shipping Ltd. and
another c/a BHP Tioxide
Ltd.

The "Nema"

Suci: Lord Denning, L.J. Templeman, L.J. Watkins

Brodarski ugovor za prijevoz tereta cijelim brodom u više uzastopnih putovanja tijekom jedne plovidbene sezone - Strajk lučkih radnika u luci ukrcaja - Zakasenjenje i nemogućnost izvršenja ugovorenih putovanja - Frustracija - Mogućnost ulaganja žalbe protiv konačne arbitražne odluke pred redovnim sudovima - Ako stranke u dodatku ugovora o uzastopnim putovanjima tijekom jedne plovidbene sezone ugovorile više uzastopnih putovanja u slijedećoj sezoni, ta putovanja predstavljaju obvezu iz samostalnog ugovora, različitog od onog zaključenog za prethodnu sezonu - Dosljedno tome frustracija ugovora treba prosudjivati prema uvjetima za svaki pojedini ugovor posebno - Frustracija ugovora nastupa ako broder zbog štrajka lučkih radnika nije mogao izvršiti ugovoreni broj uzastopnih putovanja - Prema Zakonu o arbitraži od 1979. pravo stranaka za ulaganje žalbe protiv arbitražne odluke strogo je ograničeno.

Stranke, Pioneer Shipping Ltd. i dr. i BHP Tioxide Ltd, su 2. XI 1978. godine zaključile brodarski ugovor za prijevoz tereta cijelim brodom "Nema" i to u više uzastopnih putovanja iz luke Sorel u Kanadi /luka Sorel se nalazi u Quebecu na rijeci St. Lawrence/ za Calais ili Hartlepool u Evropi. Prvo u nizu od šest ugovorenih putovanja trebalo je započeti u IV mjesecu 1979, s tim da je svako putovanje trebalo trajati najviše 50 dana, a cijeli prijevoz obavljen do kraja XII mjeseca 1979, tj. do kraja plovidbene sezone zbog leda. S obzirom na ovlaštenje da zahtijevaju prijevoz u još jednom putovanju naručitelji su zatražili prijevoz u sedam putovanja, o čemu su stranke sklopile dodatak ugovoru br.1 /addendum 1/.

Prema klauzuli br.5 ugovora teret je trebao biti krcan u brod u količini od 5.000 tona dnevno. Vrijeme izgubljeno za ukrcaj ili iskrcaj zbog štrajka /kao i iz

nekih drugih uzroka/ se ne računa. Istovremeno na temelju odredbe iz klauzule br.27 vlasnici broda su imali pravo odustati od ugovora /"have the option of canceling this Charter"/ u slučaju općeg štrajka.

Sklopljeni ugovor je sadržavao CENTRCCON arbitražnu klauzulu prema kojoj su se svi sporovi koji bi proizašli iz ugovora, ako se stranke ne bi složile u izboru arbitra pojedinca, za konačno rješavanje /"to the final arbitrament"/ imali povjeriti dvojici arbitara -- poslovnih ljudi iz Londona, s tim da su oni imali ovlaštenje imenovati nadarbitra /"an Umpire"/.

Brod je započeo prvo putovanje, iako s neznatnim zakašnjenjem, 20.V 1979. godine. U luku Sorel brod se vratio već 20.VI spremjan za ukrcaj novog tereta i za novo /drugo/ putovanje. Međutim, zbog štrajka lučkih radnika ukrcaj tereta je bio onemogućen. Štrajk je započeo 6.VI i nitko nije mogao reći koliko dugo će trajati. Prethodni štrajk je trajao punih devet mjeseci.

Strogo pravno gledavši /"in strict law"/ brod "Nema" je u luci Sorel trebao čekati sve do završetka štrajka i to na trošak brodovlasnika s obzirom da su naručitelji bili oslobođeni od odgovornosti za štetu zbog gubitka vremena iz ovog uzroka na temelju cit. klauzule o štrajku /"strike clause"/.

Čekajući dva dana za ukrcaj /od 20. do 22.VI/ i kako isti nije bio omogućen brodovlasnici su zatražili poništenje drugog putovanja pozivajući se na klauzulu br.27 ugovora, a smatrujući nastupili štrajk općim štrajkom. Potom su izmedju ugovornih strana uslijedile rasprave slijedom kojih su 28.VI stranke zaključile novi dodatak ugovoru br.2 /addendum 2/.

Prema zaključenom dodatku prijevoz tereta u drugom putovanju je odložen, s tim da je brodovlasnicima u medvjedvremenu dozvoljeno poduzeti jedno novo putovanje - prijevoz /"an intermediate voyage"/ iz St. Lawrencea za Glasgow, ali nakon kojeg putovanja se brod pod balastom imao vratiti u luku Sorel radi ukrcaja tereta po zaključenom ugovoru. Ako bi, pak, u luci Sorel štrajk i dalje trajao stranke su se, bez obveze, suglasile o ponovnom razmatranju nastale situacije. U istom dodatku stranke su istovremeno ugovorile prijevoz u dalnjih 7 uzastopnih putovanja istim brodom u plovilbenoj sezoni 1980. godine.

Desilo se da brodovlasnici nisu mogli na vrijeme izvršiti pretpostavljeno putovanje u prijevozu željezne rudače za Glasgow, tako da je brod "Nema" ležao u luci Sorel od 20.VI sve do 11.VII 1979. Štrajk je i dalje trajao, a bilo je potpuno nepoznato koliko dugo će još trajati. Novim dodatkom ugovoru br.3 /addendum 3/ naručitelji su se brodovlasnicima obvezali plaćati naknadu za čekanje u luci Sorel radi ukrcaja od od 2.000 US \$ dnevno i to računajući od 1.VII sve dok će brod moći poduzeti drugo putovanje /"an intermediate voyage"/, tj. dok ne bude angažiran u drugom prijevozu.

20.VII 1979. brod je ukrcao teret željezne rudače iz St. Lawrencea za Glasgow i isti iskrcao na odredištu 10.VIII. Štrajk u luci Sorel je, međutim, i dalje trajao. U ovekvoj situaciji se postavilo pitanje treba li se brod "Nema" vratiti preko cijelog Atlantika u luku Sorel i čekati ukrcaj. S tim u vezi brodovlasnici su od naručitelja zatražili suglasnost za poduzimanje novog kružnog putovanja u trajanju od 22 dana za novog naručitelja /British Steel Corp/. Na ovakav upit naručitelji iz sklopljenog brodarskog ugovora /BTP Tioxide Ltd/ odgovorili su negativno dopuštajući mogućnost da brod "Nema" u povratku u luku Sorel krca teret, tj. da ne plovi pod balastom. Smatrajući ovo nedovoljnim ustupkom i s obzirom da je štrajk u luci Sorel i dalje trajao, brodovlasnici su angažirali brod "Nema" za novi prijevoz u kružnom putovanju izmedju Španjolske i Brazila, a u trajanju od 45-50 dana. Naručitelji su, međutim, željeli da se brod vrati u luku Sorel i čeka ukrcaj. Stoga su već 17.VIII ishodili zabranu plovidbe /"injunction"/ broda. Slijedećeg dana, 18.VIII, suglasnošću stranaka ista je ukinuta s tim da su se brodovlasnici obvezali da neće, zavisno od arbitražne odluke, u međuvremenu poduzimati bilo koje druge prijevoze i putovanja osim ugovorenog izmedju Španjolske i Brazila. Tako je brod "Nema" otplovio na svoje drugo putovanje poduzeto od vremena početka štrajka u luci Sorel. Završetak ovog putovanja se nije očekivao prije kraja IX mjeseca 1979. godine.

U nestrpljenju zbog nesigurnosti u vlastitu pravnu poziciju, posebno zbog činjenice što štrajk u luci Sorel još uvijek nije pokazivao znakove skorog završetka, stranke su suglasno predale cijeli predmet na rješavanje arbitru pojedincu Donaldu Daviesu.

Arbitražni postupak je proveden samo u jednom danu - 26.IX. Odluka je strankama teleksom saopćena dva dana

kasnije, a u pismenom obliku odluka je otpošlana već tje-
dan dana nakon završetka arbitražnog postupka - 3.X. Odluka
je iscrpno i detaljno obrazložena na punih 19 stranica.
Prema istoj sklopljeni brodarski ugovor od 3.XI 1978. u
pogledu prijevoza ugovorenih tijekom plovidbene sezone u
1979. godini smatra se frustriranim /izjalovljenim/, što
se, međutim, ne odnosi i na ugovorni dodatak kojim su
ugovorena putovanja za vrijeme plovidbene sezone u 1980.
godini. Zbog nastalog zakašnjenja u izvršavanju obveze pro-
uzročenog štrajkom i pod uvjetom njegovog trenutnog prekida
mogla bi biti izvršena još svega dva putovanja u svrhu pri-
jevoza, a to zajedno s jednim putovanjem ranije provedenim
čini svega tri od ukupno sedam ugovorenih uzastopnih putova-
nja. Ovo je u osnovi drukčija situacija /"something radical-
ly different"/ od one koja je predviđena sklopljenim bro-
darskim ugovorom za sezonu u 1979. godini, zbog čega se ugo-
vor u ovom dijelu smatra frustriranim.

Štrajk je prekinut tek 5.X 1979. Na osnovi Zakona o
arbitraži iz 1979. naručitelji iz brodarskog ugovora zatra-
žili su dopuštenje ulaganja žalbe protiv arbitražne odluke
pred redovnim sudom. Smatrajući zahtjev opravdanim, prvo-
stепени sudac /Robert Goff/ ga je prihvatio iz razloga što
je arbitar, prema sučevom gledištu, pogriješio odvojeno
tretirajući zaključeni brodarski ugovor u dva dijela, dio
kojim su ugovorena uzastopna putovanja u plovidbenoj sezoni
1979. i dio kojim su ugovorena putovanja u 1980.
Naprotiv, sučivo je mišljenje da izvorni brodarski ugovor
sa sklopljenim dodacima čini jednu nedjeljivu cjelinu -
ugovor kojim su ugovorena putovanja u dvije sezone s nužnim
prekidom u izvršavanju ugovora zbog fizičkih razloga, tj.
klimatskih uvjeta /leda/ za vrijeme zime. Kada se izvršenje
ugovora u obje plovidbene sezone promatra jedinstveno kao
izvršenje jednog ugovora, zakašnjenje u izvršavanju dijela
obveze ne može dovesti do frustracije ugovora. To su osnovni
razlozi promjene arbitražne odluke, s tim što je protiv
ovakve odluke brodovlasnicima ostavljena mogućnost da ulože
žalbu Apelacionom sudu, sve u skladu s čl.1. Zakona o arbi-
traži od 1979.

Daljnji prikaz naznačene odluke zasniva se na odvoje-
nim, iako u suštini identičnim votumima Lorda Denninga i
apelacionog suca Templemana, dok se apelacioni sudac Watkins
u svemu složio s onim što su rekli njegovi prethodnici.

Osvrćući se na tok u rješavanju ovog predmeta Lord
Denning izražava žaljenje što je prvostepeni sudac otvorio
daljnji postupak dopuštanjem ulaganja žalbe, a što je i od

strane Apelacionog suda prihvaćeno. Ovime su stranke izvrgnute novim troškovima, kojih su inače mogle biti poštadljene. Ovakav sud ujedno je i povod da Lord Denning daje iscrpnu analizu pravne situacije u vezi s ulaganjem žalbe protiv arbitražnih odluka pred redovnim sudovima prema Zakonu o arbitraži iz 1956. godine i nove prema istom Zakonu iz 1979. Zakon od 1979. više ne poznaje taj postupak nego samo žalbu na prvostepeni sud.

S tim u vezi Lord Denning se poziva na odredbu iz stava 4, čl.1. Zakona o arbitraži iz 1979, pa ističe da se dopuštanje ulaganja žalbe neće dozvoliti ukoliko se ne radi o pravnom pitanju /"point of law"/ odluka o kojem može značajno utjecati na preva jedne ili obiju stranaka. Morat će raditi o pitanju od praktičnog značaja, a ne samo o pitanju od akademiske vrijednosti, ili o manje važnom pitanju. Savezno s tom odredbom su i odredbe dane u stavovima 2, 3 i 7, člana 1. Odluka arbitra u pravilu je konačna osim ako sudac Prvostepenog suda Engleske dopusti ulaganje žalbe. Jednom kada je dopustio ulaganje žalbe on o njoj treba i odlučiti. Daljnje ulaganje žalbe na Apelacioni sud moguće je samo ako se radi o pitanju od općeg značaja /"general importance"/ ili o pitanju o kojem zbog nekih drugih posebnih razloga treba odlučiti Apelacioni sud. U vezi s izloženim postavkama Lord Denning kao primjer navodi slučaj u kojem se kao jedino pitanje postavlja ispravno tumačenje /"the proper interpretation"/ trgovackog ugovora, koji se ne javljuje u standardnom obliku. Kako je vrlo mala vjerojatnost da se ovakvo pitanje pojavi i ubuduće, jednom kada je arbitar donio svoju odluku, koja sadržava i tumačenje ugovora, sudac ne treba dopustiti ulaganje žalbe. To niti u slučaju kada su u pitanju velike svote novca. Dak što više arbitar je vjerojatnije više u pravu negoli sudac. To iz razloga što će on tumačiti ugovor u njegovom trgovackom značenju /"in its commercial sense"/, dok će sudac, bez trgovackog predznanja, tumačiti ugovor više u njegovom literarnom značenju /"in its literal sense"/. I jednom kada je sudac o tome odlučio na tu odluku više nema žalbe. U dilemi čijoj se odluci prikloniti, odnosno čiju odluku preferirati, Lord Denning smatra da će to biti arbitrova odluka, osim ako za protivno ne postoji neki poseban razlog. Arbitar je onaj o kojem su se stranke suglasile, tj. da se njemu podnese predmet na konačno rješavanje, a ne sudac. No, ako arbitar stavio na znanje da bi rado odobrio ulaganje žalbe protiv sučeve odluke, to bi bio poseban razlog za davanje ove mogućnosti.

Poseban je slučaj kada se radi o tumačenju neke klauzule iz standardnog /tipskog/ ugovora, o pitanju za koje

postoji vjerojatnost da će se ponovo javiti. Odluka o tom pitanju može biti od općeg javnog značaja /"general public importance"/. No, čak i u takvom slučaju sudac treba postupati s oprezom u odlučivanju o davanju dopuštenja ulaganja žalbe, jer i kod tipskih ugovora arbitar je u pravilu bolje sposobljen za tumačenje ugovora u njegovom trgovačkom duhu, odnosno u duhu prihvatljivom za stranke. On ne treba dopustiti ulaganje žalbe osim ako se radi o zaista spornom pitanju. Ako je arbitar klaузuli dao značenje koje ona ima općenito u trgovini, ulaganje žalbe treba odbiti, jer prihvaćeno značenje je ono koje su stranke očekivale ugovaranjem arbitraže.

U postojećem slučaju osnovno pitanje je da li je ugovor bio raskinut /"was ended"/ frustracijom, ili to nije slučaj. U predmetu Universal Cargo Carriers Corp. v. Citati /1957/ rečeno je da dok je pitanje primjene doktrine o frustraciji ugovora pravno pitanje, utvrđivanje vremena /perioda/ zakašnjenja potrebnog da bi došlo do frustracije ugovora je činjenično pitanje /"question of fact"/. Naprotiv sudac Kerr u predmetu The Angelia, Trade and Transport Inc. v. Iino Kaiun Kaisha Ltd. /1973/ rekao je da se ovdje radi o pravnom zaključivanju /"an inference of law"/ koje treba provesti sud na osnovi činjenica utvrđenih u posebnom slučaju. Izmedju ova dva gledišta Lord Denning se priklanja prvom /suca Devlina/. Istovremeno se radi o činjeničnom i pravnom pitanju. No, bez obzira koje se gledište smatralo ispravnijim, arbitrova odluka o frustraciji ugovora treba biti prihvaćena i on je jednako sposoban izvući potreban zaključak kao i sudac. Njegova odluka ne treba biti prihvaćena samo onda kada se ista ne može izvesti iz činjenica koje predleže /"which could not reasonably be drawn from the facts"/. Žalbu protiv arbitražne odluke redovno treba odbaciti, a to posebno u slučaju kada su stranke zahtijevale i postigle svu brzinu u arbitražnom postupku. Jednom kada je arbitražna odluka donešena stranke trebaju kod nje ustrajati, osim u slučaju kada je očito da je arbitar pogriješio /"unless it is manifest that the arbitrator has gone wrong"/. Da se prvostepeni sudac rukovodio ovako izloženim kriterijima kod donošenja odluke o ulaganju žalbe on bi istu mogućnost odbacio, no jer to nije učinio dužnost je osvrnuti se i na pravna pitanja koja se javljaju u arbitražnoj odluci. To su, prije svega pitanje djeljivosti ili nedjeljivosti ugovora /"divisible or indivisible"/, frustracije ugovora i stava engleskih sudača ubuduće prema zahtjevima za ulaganje žalbe protiv arbitražnih odluka.

Pitanje djeljivosti ili nedjeljivosti ugovora je pravno pitanje, odluka o kojem je ovisna o pravilnom tumačenju raspoloživih isprava. S tim u vezi zastupnici stranaka su uputili na dva slučaja, odluku suca Rowlatta u predmetu Dominion Coal Co. v. Roberts /1920/ i odluke Apelacionog suda i Kuće lordova u predmetu Larrinaga & Co. Ltd. v. Société Franco - Americaine des Phosphates de Médulla, Paris /1923/. Lord Denning smatra mjerodavnijim predmet Larrinaga. Nesumnjivo da izmedju prijevoza u 1979. i onog ugovorenog za 1980. postoje neke zajedničke karakteristike /"some connecting features"/, što se, vjerojatno, dojmilo i suca, no, međutim, radi se o izvršenju dvaju prijevoza u dviye plovidbene sezone koje su potpuno odvojene i medjusobno nezavisne. I dok prijevoz, tj. ugovor za prijevoz u plovidbenoj sezoni u 1979. može biti frustriran, brodarski ugovor za 1980. još uvijek može obvezivati.

Što se tiče pitanja frustracije ugovora arbitar i prvostepeni sudac pokazali su različiti pristup. Dok je arbitar utvrdio da je brodarski ugovor u odnosu na 1979. frustriran, prvostepeni sudac je na temelju istih činjenica došao do suprotnog zaključka, ali je dopustio ulaganje žalbe protiv svoje odluke. Po Lordu Denningu prvostepeni sudac je pogriješio u osnovnom pristupu. Arbitražna odluka treba biti prihvaćena, osim ako je arbitar pogriješio u pravnom pitanju ili ako je odluka takva da do takve odluke ne bi mogao doći niti jedan razuman arbitar /"reasonable arbitrator"/. U pogledu arbitražnih odluka sud treba primjenjivati iste kriterije kao i u pogledu odluka drugih pravosudnih organa /"magistrates or tribunals"/. Što se tiče doktrine o frustraciji ugovora zbog zakašnjenja upućuje se na slučaj Jackson v. Union Marine Insurance Co. Ltd. /1874/ u kojem je rečeno da se mora raditi o takvom proteku vremena zbog kojeg je izgubljena svaka trgovачka svrha i smisao sklopljenog ugovora. Nijedan sud ne može odbaciti ovakav zaključak osim ako nije očito s ovim u protivnosti /"unless it was perverse in this sense"/ i ako do njega ne bi mogao doći niti jedan razuman čovjek. U ovom pogledu arbitar je sasvim ispravno uputio na slučaj Davis Contractors Ltd. v. Fareham Urban District Council /1956/ u kojem je naznačen opći princip o frustraciji ugovora, tj. da se kod frustracije mora raditi o nastupu neočekivanih dogadjaja /"supervening events"/ zbog kojih je nastupila radikalna promjena u obvezi u odnosu na onu koju je stranka u ugovoru preuzela. Primjenjujući ovaj princip na razmatrani slučaj arbitrov zaključak o frustraciji ugovora o sedam putovanja tijekom plovidbene sezone u 1979. je sasvim ispravan. Zbog nemogućnosti izvršenja većeg broja ugovorenih putovanja za tu sezonu izgubljen je svaki trgovачki smisao cijelog pothvata za tu sezonu.

U svojoj odluci arbitar je izrazio gledište mnogih u Londonu i u drugim pomorskim centrima, koji smatraju da je liberalniji pristup doktrini o frustraciji ugovora zbog neočekivanih okolnosti primjerenoji potrebama suvremenog trgovackog života. Lord Denning, takodjer dijeleći ovo gledište, smatra da je ovakav slobodniji pristup opravdan ne samo u prosudjivanju frustracije ugovora, već i u drugim slučajevima. Razmatrani slučaj je upravo dobar primjer da se demonstrira novi pristup i po Zakonu o arbitraži iz 1979. Prvostepeni sudac, iako osoba koju vijeće visoko poštije, imao je stari pristup kao da se radi o postupku u rješavanju "special case" i potpuno je izmijenio arbitrovu odluku. On nije trebao izmijeniti arbitrovu odluku, osim ako bi ona bila očito pogrešna, a to nije bio slučaj. Stoga se prihvata i odobrava žalba brodovlasnika i u svemu potvrđuje arbitražna odluka.

Nakon što je u kratkom dao prikaz svih relevantnih činjenica sudac Templeman precizira dva pitanja, koja se postavljaju: 1/ da li su prijevozi ugovoreni za 1979. i 1980. dva potpuno nezavisna pothvata i 2/ da li je sklopljeni brodarski ugovor frustriran. Analizirajući više odredbe izvornog brodarskog ugovora i sklopljenog dodatka, kojim je ugovoren prijevoz u 1980. godini apelacioni sudac Templeman izvodi zaključak po kojem je izvršenje ugovora u 1980. potpuno nezavisno od neuspjeha u ispunjenju obveze iz 1979. Stoga i on odbija tretirati na jednak način /za jedno/ brodarski ugovor za 1979. i za 1980. Drugo je pitanje da li je brodarski ugovor za 1979. frustriran ili ne. Arbitar se sasvim ispravno rukovodio općim principom o frustraciji ugovora postavljenim^u već cit. slučaju Davis /supra/. I bez obzira na ovaj spor sudac Templeman iznosi svoje opće gledište kako nije spremam u svakom slučaju sudsku odluku pretpostaviti arbitražnoj odluci. To čak i u slučaju ako se smatra da je donošenje odluke o frustraciji ugovora zbog zakašnjenja u ispunjenju obveze pravno pitanje, a što ovlašćuje sud da ulazi u ispitivanje ispravnosti arbitražne odluke, jer i tada, po sučevom gledištu, sud je ovlašten na reviziju arbitražne odluke samo ako je arbitar pogriješio /"...has misdirected himself"/ ili je došao do zaključka do kojeg ne bi mogao doći niti jedan razuman arbitar.

Brodovlasnici su se pozivali na odluku u predmetu Universal Cargo Carriers Corp. v. Citati /1957/ u kojem je sudac Devlin ustvrdio da je pitanje dužine vremena potrebnog za frustraciju ugovora zbog zakašnjenja u ispunjenju obveze činjenično pitanje, te da arbitražna odluka u ovom

dijelu može biti uspješno napadana samo onda ako je arbitar došao do zaključka o činjenicama pogrešno primjenjujući neki pravni princip. Nasuprot njima naručitelji su se pozvali na odluku iz slučaja *The Angelia /1973/* u kojoj je sudac Kerr rekao kako je vrlo teško dovesti u sklad odluku iz slučaja *Citati* s odlukom Apelacionog suda u "Re an arbitration between Comptoir Commercial Anversois and Power Son & Co" /1920/. U potonjem slučaju prodavaoci su tvrdili da je kupoprodajni ugovor frustriran iz razloga što im je zbog izbijanja rata /I svj.rat/ bilo onemogućeno pribaviti osiguranje tereta protiv ratnih rizika i što nije bilo moguće osigurati plaćanje odmah poslije ukrcanja tereta na brod, kakva je bila dotadešnja praksa. Niti zakašnjenje, niti bilo što drugo nije onemogućilo izvršenje ugovora, bilo djelomično, bilo u cijelosti.

Nadalje u slučaju *The Angelia /1973/* sudac Kerr je ustvrdio kako se gledište suca Devlina iz slučaja *Citati* ne može dovesti niti u sklad s izrekom /"speech"/ Lorda Redcliffea u predmetu *Davis Contractors Ltd. v. Fareham Urban District Council /1956/*, a nadasve s odlukom u predmetu *Tsakiroglou & Co. v. Noblee Thorl GMBH /1961/*. U slučaju Davis zbog zakašnjenja u ispunjenju obveze nije nastupila nemogućnost ispunjenja. Tvrđnja da je ugovor bio frustriran /premda je obveza iako sa zakašnjenjem ispunjena/ odbijena je. Trema Lordu Redcliffeu teoriju o frustracijskoj ugovori sudovi primjenjuju samo u određenim ograničenim okolnostima i to u cilju donošenja odluke o prestanku egzistencije ugovornih obveza. Opis okolnosti koje opravdavaju primjenu doktrine o frustraciji ugovora je pravno pitanje /"question of law"/.

Po mišljenju suca Templemana stajališta Lorda Redcliffea nisu u suprotnosti sa stajalištem suca Devlina izrečenima u predmetu *Citati*. Naime, u ovom predmetu se raspravlja o jednom vrlo specifičnom pitanju, tj. u kojem vremenu zakašnjenje u ispunjenju obveze dovodi do frustracije ugovora.

U predmetu *Tsakiroglou /supra/* radilo se o prijevozu robe brodom iz Sudane za Hamburg. Poslije zaključenja ugovora o prijevozu Sueski kanal je zatvoren za plovidbu. Na tvrdnju da je ugovor frustriran zbog toga što se plovidba u cilju izvršenja prijevoza sada jedino mogla obaviti oko Afrike, zauzeto je stajalište prema kojem ugovor ne sadržava prepostavljeni uvjet /implied term/ po kojem se roba ima prevesti Sueskim kanalom ili drugim uobičajenim putem na dan ugovaranja, te da slijedom toga prijevoz plovidbom

oko Afrike ne znači temeljnu /fundamentalnu/ promjenu u odnosu na preuzete ugovorne obveze da bi se zaključeni ugovor mogao smatrati frustriranim. Ovo je ponovo bio slučaj u kojem se tvrdilo da je došlo do frustracije ugovora iako ispunjenje obveze nije postalo nemoguće, već samo teže i vezano uz veće troškove i potrebno vrijeme.

U slučaju The Angelia unatoč nastalom zakašnjenju u izvršenju ugovorne obveze ista je mogla biti izvršena. Arbitri su smatrali da je ugovor ipak frustriran, dok je sudac Kerr bio mišljenja da se mogućnost zakašnjenja kod sklapanja ugovora imala u vidu, te da zbog toga posljedice ovoga mogu biti samo finansijske naravi za jednu ili drugu stranku, ali da ugovor i nadalje obvezuje.

U predmetnom slučaju zakašnjenje u ukrcaju prouzročeno štrajkom se imalo u vidu prilikom sklapanja brodarskog ugovora /"was contemplated"/, sli dopušta se da se odredbe ugovora o pravu na raskid zbog općeg štrajka /klauzula br.27/ i o neračunanju vremena kada je ukrcaj ili iskrcaj onemogućen štrajkom /klauzula br.5/ ne odnose na situaciju kada je zakašnjenje toliko dugo da dovodi do frustracije ugovora. Za razliku od slučajeva Comptoir, Davis i Angelia ovdje je pitanje da li je utvrđeno zakašnjenje u ispunjavanju dijela ugovora i buduće zakašnjenje neodredjenog trajanja takvo da dovodi do frustracije ugovora. Jednako kao i arbitar, apelacioni sudac Templeman je došao do zaključka da je sklopljeni brodarski ugovor o prijevozu u više putovanja u plovidbenoj sezoni 1979. godine frustriran.

Sudac Watkins se u cijelosti složio s drugom dvojicom sudaca.

Prema tome: žalbi na Apelacioni sud je udovoljeno, arbitražna odluka ponovo osnažena, a daljnja mogućnost žalbe pred Kuću lordova odbijena.

/LLR 1980,2,4, str.339/

S.J.

Primjena novog engleskog Zakona o arbitraži
iz 1979, te pitanje frustracije ugovora

Rješidba engleskog Apelacionog suda u predmetu broda "Nema" je višestruko zanimljiva. Naime, iako se radi o sporu iz pomorskog prava, u ovom predmetu se tretira jedno šire općeteoretsko pitanje o frustraciji ugovora. Isti moraže biti zanimljiv i za stručnjake i za praktičare iz pomorskog prava iz dva razloga: 1/ načina tumačenja brodar-skog ugovora za više uzastopnih putovanja /"voyage charter party"/ i 2/ zbog tretiranja zakašnjenja u ispunjenju obveze, koje je prouzročeno štrajkom. Ovdje prikazana rješidba zaslužuje posebnu pažnju i s razloga što se radi o prvom slučaju ocjenjivanja opravdanosti sudske intervencije u arbitražno rješavanje trgovačkih sporova, a nakon stupanja na snagu Zakona o arbitraži iz 1979.

Svi navedeni momenti su nas opredijelili za nešto opširniji prikaz rješidbe i ujedno uputili na potrebu kratkog osvrta na pitanje ovlaštenja engleskih sudova u kontroliranju rada arbitraža, odnosno ispravnosti arbitražnih odluka /granice intervencije/.

1.VIII 1979. u Engleskoj i Walesu stupio je na snagu novi Zakon o arbitraži, kojeg je bio cilj spriječavanje zloupotrebe institucije "special case" i vraćanje povjerenja engleskoj arbitraži u svjetskim razmjerima.^{1/} Naime, široka mogućnost sudske kontrole arbitražnog odlučivanja omogućavala je i takve postupke kojih nije bio cilj donošenje ispravnog pravorijeka, već odgovlačenje postupka, a što i nije beznačajno u vrijeme svjetskog trenda inflacije valuta i njihovog promjenljivog tečaja. Osim toga široka mogućnost sudskog ocjenjivanja arbitražnih odluka otežavala je položaj stranaka u drugim zemljama pa i stranih javnih institucija kada su se one pojavljivale kao stranke pred arbitražama u Engleskoj /Londonu/, sve zbog toga što je arbitriranje u Engleskoj u krajnjoj liniji moglo dovesti do ocjene engleskih državnih sudova o rezultatu arbitraže. To su bili glavni razlozi zbog kojih se pristupilo izmjeni Zakona o arbitraži donešenog 1950, a izmijenjenog i dopunjeno 1975. godine.

Novim Zakonom je ukinut do tada postojeći postupak poznat pod nazivom "special case" i zamijenjen ograničenim mogućnostima /pravima/ žalbe protiv arbitražne odluke na Prvostepeni sud /"to the High Court"/ ako se radi o pravnom pitanju i ako se obje stranke o tome slože, odnosno ako se

ne slože pod uvjetom da Prvostepeni sud dozvoli stavljanje žalbe, nakon čega je dužan donijeti i odluku o žalbi /isp. čl.1, st.3. Zakona iz 1979/. Iznimne su okolnosti kada će obje stranke zatražiti sudsku intervenciju, tj. kad će one dati svoju suglasnost na žalbu jedne stranke. U protivnom, sud će dozvoliti ulaganje žalbe protiv arbitražne odluke samo onda kada smatra "da bi odlučivanje o /stavljenom/ pravnom pitanju moglo bitno utjecati na prava jedne ili više stranaka arbitražnog ugovora" /čl.1, st.4. Zakona iz 1979/.

Mogućnost žalbe protiv odluke Prvostepenog suda povodom intervencije u slučaju donošenja arbitražne odluke je drastično smanjena. Ulaganje žalbe nije moguće bez dozvole Prvostepenog ili Apelacionog suda, i to ako je Prvostepeni sud objavio da je pravno pitanje na koje se njegova odluka odnosi pitanje od općeg javnog značaja ili pitanje koje Apelacioni sud treba raspraviti zbog nekog drugog posebnog razloga /čl.1, st.7, t.a/ i b/ Zakona iz 1979/.

Analizirajući prikazenu rješidbu dijelimo njeni mišljenje da je prvostepeni sudac pogriješio dopuštajući ulaganje žalbe protiv arbitražne odluke na High Court, a čak što više i dalje na Court of Appeal, jer u konkretnom slučaju ne predleži niti jedan od uvjeta postavljenih u čl.1, st.4 i 7 Zakona iz 1979.

Što se tiče frustracije ugovora zbog zaključenja u ispunjavanju obveze ovo je pitanje od posebnog značaja u pomorstvu /pomorskom prijevozu/, gdje su zakašnjenja vrlo vjerojatna, a mogu biti prouzročena najrazličitijim razlozima /štrajk je jedan od tipičnih uzroka zakašnjenja/. Frustracija /izjalovljenje/ nastupa kada poslije zaključenja ugovora bez krivnje stranaka nastane u osnovi drukčija situacija u odnosu na onu koja je postojala prije i u času zaključenja ugovora, a zbog koje sklopljeni ugovor gubi svoj trgovачki smisao /"commercial sense"/. Pojam "commercial frustration" ne treba tumačiti u smislu potpunog izjalovljenja svrhe ugovora ili da je ispunjenje istog postalo potpuno nemoguće. Dužinu vremena zakašnjenja u izvršenju obveze da bi nastupila frustracija ugovora uopće nije moguće unaprijed odrediti, jer to zavisi od okolnosti konkretnog slučaja, posebno od onoga što su i kako su stranke ugovorile. U engleskom pravu za frustraciju ugovora je mjerodavan slučaj Tsakiroglou & Co.Ltd, na koji je upućeno i u prikazanoj rješidbi. Slučaj Tsakiroglou je pobliže opisan u ovom časopisu br.ll, str.34.

Skrećemo pažnju na onaj dio arbitražne odluke u kojem se arbitar Ronald Davies osvrnuo na /restriktivan/ pristup u razrješavanju trgovачkih /privrednih/ sporova. Izmedju ostalog arbitar Davies je istakao kako u Londonu i u drugim pomorskim centrima postoje oni koji misle da se pravičnost ponekad žrtvuje na račun pravne sigurnosti /"There are some in the City of London, and other maritime centres, who think that commercial justice is sometimes sacrificed upon the altar of certainty..."/, te da bi znatno liberalniji pristup u primjeni doktrine o frustraciji ugovora zbog iznenadnih okolnosti bio više u skladu sa suvremenim trgovачkim životom. Ovakva razmišljanja su naišla i na potporu članova apelacionog sudskog vijeća.

Praksa će nesumnjivo pokazati u kojem pravcu će se dalje razvijati primjena i doktrina o frustraciji ugovora, a napose u vezi s arbitražnim sudovanjem.

S.J.

-
- 1/ O promjenama i novim značajkama arbitražnog sudovanja i postupka po Zakonu iz 1979. pobliže isp. članak E.Fallua, Evolucija engleskog arbitražnog sudovanja u Zakonu od 1979, objavljen u ovom časopisu br.84, str.31.