

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

OKRUŽNI SUD SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA
JUŽNI OKRUG NEW YORK

Presuda od 12. 05. 1989.

Organes Enterprises, INC. & Hermanes Machuca, INC. v. Turbana Corporation
m/b »Khalij Frost«

»KLAUZULA O INOZEMNOJ ARBITRAŽI«

Klauzula o inozemnoj arbitraži uvrštena u sadržaj teretnice izdane na temelju ugovora o »common carriage« ništavna je i bez učinka, jer je u suprotnosti s čl. 3(8) američkoga zakona o prijevozu robe morem (COGSA).

Udruženja Organes Enterprises Inc. i Hermanes Machuca Inc., tužitelji u ovom sporu, pokrenuli su postupak pred Okružnim sudom Sjedinjenih Američkih Država — Južni Okrug New York, radi naknade štete koju su pretrpjeli u prijevozu robe iz Ekvadora u SAD. Prijevozi su izvršeni m/b »Khalij Frost«, vlasništvo tuženih — Turbana Corporation.

Tuženici su istakli prigovor nenadležnosti američkoga suda u korist arbitraže u Londonu, pozivajući se na »Klauzulu o inozemnoj arbitraži« (foreign arbitration clause) uvrštenu u sadržaj teretnice izdane na temelju ugovora o »common carriage«.¹

Sud je odbio prigovor tuženih.

Navodeći da se COGSA primjenjuje na sve prekomorske ugovore o prijevozu stvari kod kojih je luka ukrcaja ili iskrcaja u SAD-u, u ovom slučaju iz Ekvadora u SAD, sud je citirao paragraf 1303(8) COGSA koji glasi:

»Bilo koja klauzula u ugovoru o prijevozu koja oslobađa vozara odgovornosti za gubitak ili štete na teretu ili u vezi s teretom, prouzročene nemarnošću, krivnjom ili propustom u izvršavanju dužnosti i obveza određenih

¹ »Contract of common carriage« — vozarski ugovor koji se najčešće koristi u linijskoj plovidbi za prijevoz generalnoga tereta i vrlo često sklapa preko teretnice bez prethodnog zaključivanja pismenoga ugovora.

u ovom paragrafu, ili smanjuje takvu odgovornost na bilo koji drugi način suprotan onom što je navedeno u ovom poglavlju, bit će ništavna i bez ikakva učinka.«

Vođenje postupka pred arbitražom u Londonu, prema mišljenju suda značilo bi smanjenje navodne odgovornosti tuženih u ovom sporu. Kao obrazloženje sud je naveo ove razloge:

1. — postupak koji treba voditi u inozemstvu (u ovom slučaju London) uvijek znači veće troškove i poteškoće za tužitelje i radi toga može utjecati na odluku tužitelja da prihvati i neki drugi način rješavanja spora (npr. nagodbu) koji ne mora uvijek biti i povoljniji za njih, pa čak da i odustanu od nekih manjih sporova;

2. — ako se postupak vodi u inozemstvu, nije sigurno da će arbitri primjenjivati COGSA;

3. — arbitri imaju široka ovlaštenja u odnosu na izbor primjenjivoga prava i često nisu obvezni primjenjivati COGSA ni Haška pravila;

4. — arbitražne odluke rijetko kad su obrazložene i suci ih ukidaju samo u nekim specijalnim slučajevima;

5. — od arbitra se ne traži da primjenjuje već utvrđena pravila dokaznoga postupka, pa tako mogu uzeti u obzir i svjedočenja na osnovi čuvenja o nečemu što je svjedok saznao od drugih, a ne vlastitim opažanjem (hearsay).

Teretnica izdana na temelju ugovora o »common carriage« je adhezijski ugovor. Ona sadrži uvjete prijevoza koje je odredio vozar kao jedinstvene i opće za sve potencijalne naručitelje prijevoza, pa za pregovaranje ostaje vrlo malo. Nju izdaje vozar nakon što je primio robu na prijevoz i predaje je krcatelju koji je dostavlja banci, radi isplate akreditivnoga iznosa. Tako primatelji najčešće nisu u mogućnosti pregovarati o uvjetima prijevoza, pa ni o klauzulama o nadležnosti određenoga suda ili arbitraže za rješavanje sporova koji proizađu na temelju izdane teretnice.

Na takav se način ostvaruje efikasnost međunarodne pomorske kupoprodaje.

Iako je i COGSA donesen u namjeri da pridonese ujednačenosti i pojednostavljenju u upotrebi teretnice u međunarodnom prometu robe, njegove odredbe smanjuju nesigurnost u odnosu na problem odgovornosti brodarka, na taj način što oduzimaju vozaru mogućnost da izbjegne odgovornost za teret koji je primio na prijevoz. Sud ne može ispitivati u svakom slučaju valjanost klauzule o inozemnoj arbitraži sadržane u teretnici, koja je izdana na temelju ugovora o »common carriage«, jer bi to usporilo način na koji se vodi pomorska kupoprodaja.

Zbog toga je potrebno da odluka ovoga suda bude jasna i pouzdana (clear i certain).

Na temelju izloženoga i pozivajući se na spor *Indussa v. Ranborg*,² sud je naveo da je klauzula o inozemnoj arbitraži uvrštena u sadržaj teretnice izdane na temelju ugovora o »common carriage« ništavna i bez učinka, jer krši odredbu 3(8) COGSA.

(Dir. Mar. 1990, 425)

BILJEŠKA

Poznato je da su najjači i najorganiziraniji otpor protiv mnogobrojnih klauzula o isključenju i ublažavanju brodarove odgovornosti, koje su bitno utjecale na nekadašnje neprikosnovo pravilo o brodarovoj odgovornosti, pružili upravo kreatori i primatelji iz SAD-a.

Smatrajući da je ugovorno oslobađanje brodarove odgovornosti, izvan dopuštenih slučajeva prema common-law sustavu, protivno javnom poretku SAD-a, i prvi normativni akt koji je regulirao to pitanje — Harter Act (1893.), a zatim i COGSA (1936.) proglašavali su sve takve klauzule ništavnim i bez pravnoga učinka.

Međutim, takvo restriktivno tumačenje odredbi COGSA u odnosu na odgovornost vozara odnosilo se samo na slučajeve kad se radilo o ugovoru o »common carriage«. Kad se radilo o ugovoru o »private carriage« (prema američkom pravu ugovor o prijevozu tereta na osnovi brodarskih ugovora) američki sudovi su priznavali valjanost nekim takvim klauzulama.¹

U nastojanjima da zaštite interese vlasnika tereta, američki sudovi su klauzule uvrštene u teretnice za prijevoz robe iz ili u SAD, proglašavali ništavnima, ako su one onemogućavale vlasnicima tereta da postignu nadležnost američkih sudova.²

Zbog toga i dispozitiv prikazane presude podržava dosadašnji stav američkih sudova prema priznanju prorogacijskih (forum) klauzula u korist inozemne arbitraže.

Iako razlozi koje je sud naveo u obrazloženju svoje presude mogu biti opravdani u određenim slučajevima, to još uvijek ne daje pravo sudu da svaku klauzulu o inozemnoj arbitraži proglasi ništavnom.³

DOROTEA ČORIĆ, asistent-pripravnik

² U sporu *Indussa v. Ranborg*, 1967. AMC 589, američki Apelacijski sud poništio je valjanost klauzule o nadležnosti inozemnoga suda (foreign jurisdictional clause) uz obrazloženje da ona smanjuje odgovornost vozara i na taj način krši odredbu 3(8) COGSA.

³ Mintas-Hodak Lj., »Valjanost Both -to -Blame Collision Clause«, UPPK, Zagreb 1894., br. 101—102, str. 376.

⁴ Iz obrazloženja presude u sporu »*Indussa v. Ranborg*« 1967. AMC 595,377 F2d, citirano u sporu *Organes Enterprises, INC. c. Hermanec Machuca, INC.c. i Turbana Corporation*, *Il Diritto Marittimo*, 1990, str. 428.

⁵ Berlingieri F., »Un nuovo motivo di nullità della clausula arbitrale« (bilješka uz presudu), *Il Diritto Marittimo*, 1990., str. 425.