

VRHOVNI SUD NORVEŠKE

Presuda od 18.II 1958.

"Elven" c/a Baltenland

Sudar - Ograničenje odgovornosti - Zakon zastave

Povodom sudara njemačkog i norveškog broda u norveškim teritorijalnim vodama, poslije kojega se njemački brodar pozvao na ograničenje odgovornosti, odlučili su redovni sudovi svih triju instancija suglasno:

1/ pitanje odgovornosti za štetu i njezinu visinu podložno je isključivo norveškom zakonu kao "lex loci delicti";

2/ odatle međjutim još ne izlazi da je taj zakon mjerodavan i za značaj i ograničenje brodovlasnikove odgovornosti. Bruxelleska konvencija od 1924. o ograničenju odgovornosti brodovlasnika ne određuje koje će se pravo primijeniti na slučaj, kad jedan od brodova u sudaru vije zastavu države koja nije vezana Konvencijom, kao što je upravo slučaj s Njemačkom. Ni norveško pravo nema odredbe o tome predmetu, no norveška doktrina jedno-dušno ističe da je za ograničenje odgovornosti mjerodavan zakon zastave, i kad se sama obveza "mogla roditi pod drugim zakonom". To gledište prihvaća i jedna prethodna norveška presuda. Naprotiv, strana /dakle ne norveška/ praksa i doktrina primjenjuje velikim dijelom, iako ne jedno-dušno, "lex loci delicti". No dužnost je norveškog suda da utvrdi norveško međunarodno privatno pravo, jer je nacionalno pravo svake države pozvano da rješava o primjeni prava; i kad nema drugih uporišta, može taj sud osnovati svoju odluku i na suglasnoj norveškoj doktrini. Pitanje do koje granice brodovlasnik odgovara za štete učinjene od strane njegovih ljudi na brodu, ima najbližu vezu sa zakonom države kojoj pripada brod, jer tamo mu je "sje-dište"; i propisi o ograničenju odgovornosti ne bi ispunjavali svoju namjenu, kad ne bi bili valjani i za štete nastale u inozemstvu. Brodovlasnici sami zaključuju ugovore o osiguranju rizika trećih osoba, za koje se mora pretpostaviti da su u skladu s domaćim propisima o odgovornosti.

Sud druge instancije osvrnuo se posebno i na pitanje koje mu je bilo izneseno, da li okolnost što je brod plovio u norveškim vodama u "time charteru" stvara kakvu bližu vezu s norveškim pravom, i našao je da je ta okolnost irelevantna.

Odluka je Vrhovnog suda jednoglasna, ma da je sudac, koji ju je iznio vijeću, smatrao da može biti sumnje o ispravnosti takvoga gledišta, i da ima i dobrih razloga za primjenu "lex loci delicti".

/Clunet, 1963, str. 810/

N.K.

Treba li ograničenje brodarove odgovornosti podrediti zakonu mjesta sudara, zakonu državne pripadnosti /zastave/ broda ili trećem?

Razlike gledišta koje se pojavljuju u teoriji, zakonodavstvu i sudskoj praksi još su mnogo veće nego što to ističe prikazana presuda. Tako se pored zakona državne pripadnosti /zastave/ i mjesta sudara primjenjuju i dalji zakoni, kao "lex obligationis" /što može biti i deliktini statut, ako se radi o deliktu/, a napose i "lex fori". Posljednju primjenjuje pretežno anglo-američka praksa; francuska praksa primjenjuje "lex loci delicti commissi" na događaje u francuskim vodama, a zakon zastave na sudare u otvorenom moru; Código Bustamante i po njemu manji broj latinsko-američkih država prihvaća zakon zastave, jednako kao i novi talijanski zakonik; a sovjetski zakonik primjenjuje zakon zastave samo na sovjetske brodove.

Od pisaca, Lyon-Caen i Renault zalažu se za zakon zastave, ali suvremena njemačko-talijansko-francuska trojka: Schaps, Scerni i Ripert, traže primjenu "legis obligationis", a primjenu zakona zastave samo na sudare u otvorenom moru; za obrazloženje ističu ovi da brodarova nesigurnost pri primjeni statuta obveze izvire iz njegovog vlastitog rada, zato što on izlaže svoj brod primjeni različitih prava. Ako je sudar nastao zbog delikta, ne bi općenito ni bilo razloga da odgovornost bude različita, prema državnoj pripadnosti broda. Doista, i pored argumenata prikazane presude u korist zakona zastave, ostaje na snazi sve što je iskustvo preko jedne tisuće godina iznijelo u korist načela mjesta delikta; razlika je samo što sudar ne mora uvijek nastati zbog delikta. A u vezi s tim treba skrenuti pažnju i na najnoviji razvoj međunarodnog pravnog prava, koje uopće odustaje od posebnih odredaba za delikte i uređuje primjenu prava na pitanje neknade štete

jedinstveno i općenito, bez obzira na uzroke s kojih je šteta nastala, i na pravni naslov odgovornosti. O svemu tome usp. opširne izvode u obrazloženju "Teza za međunarodno privatno pravo vanugovornih obveza", koje je izradio Institut za međunarodno pravo i međunarodne odnose u Zagrebu, i koje treba da budu objavljene u novom Zborniku za pomorsko pravo Jadranskog instituta.

Što se posebno tiče primjene domaćeg zakona, treba ukazati na to da je "lex fori" - koja se inače može preporučiti tek u krajnjoj liniji - dobila poseban dignitet širokim prihvatom nove Bruxelleske konvencije o ograničenju odgovornosti broдача od 1957. /na koju se prikazana presuda još nije mogla osvrnuti, jer nije stala na snagu, i koje se primjenjuje - za razliku od Konvencije od 1924. - na sve slučajeve kad brodovlasnik, bez obzira na zastavu broда, traži ograničenje svoje odgovornosti ili oslobodjenje broда ili položene sigurnosti pred sudom države ugovornice, ali takodjer sasvim prirodno ne predviđa koji će se zakon primijeniti, ako slučaj nije podložen Konvenciji/. Novom konvencijom stvoren je tip ograničenja broдарove odgovornosti koji je na velikoj stručnoj i pravno-političkoj visini i u skladu s mišljenjem stručnih krugova najrazličitijih država interesiranih u broдарstvu. Kad jednom konvencijsko pravo bude pravo svih tih država, primjena njihove "legis fori" bit će uistinu primjena Konvencije i podređivat će stranke propisima o ograničenju broдарove odgovornosti ne ove ili one konkretne države prema slučajnostima nadležnosti suda, već općenito prihvaćenim propisima koji odgovaraju svakako i iskustvima najmjerodavnijih faktora međunarodnog broдарstva. Primjena "legis fori" predstavljala bi tada za broдача blagodet koja mu ne bi pripadala, ako zakon države pripadnosti ne predviđa primjenu prava koje odgovara konvencijskome.

Izloženi pogledi iznose se na razmišljanje u vezi sa zadaćom koju nam postavlja rad na kodifikaciji našega pomorskog prava.

N.K.