

da ga modificiraju, koliko je to potrebno, da ne bi obuhvatile containere i palete. Prikazana presuda pokazuje da putem judikature nije moguće doći do zadovoljavajuće diferencijacije, a i odvojeni votum suca Feinberga pokazuje svu teškoću problema, jer ni on nije riješio poteškoće koje su istakli suci većine: u teretnici su naznačene palete, brodar bi trebao da ne kontrolira podatke teretnice nego one podatke koje može doznati samo otvaranjem palete, a osim toga bi postala još nejasnijom uloga ambalaže kod pojma "package". Očito je jedini način da se pronadje posebno, međunarodno, unifikacijsko rješenje za te novootvorene probleme, a da se ta rješenja granice odgovornosti ne protegnu na sva ostala područja (kao što su klasična koleta, rasuti teret itd.).

E.P.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA (2.okrug)

Presuda od 25.IV 1967.

Indussa Corporation
c/a "Ramborg"

Prijevoz stvari morem - Odgovornost brodara - Klausula u teretnici o nadležnosti suda - Klausula u teretnici o nadležnosti stranog suda nije dopuštena na temelju COGSA 1936.

Tužitelj, primalac tereta, Indussa Corp. ustala je tužbom "in rem" protiv broda norveške zastave "Ramborg" radi naknade štete zbog oštećenja tereta, koji se prevozio iz Antwerpena u New York, za iznos od dol. 2.600.- pred Distriktualnim sudom za južni distrikt New Yorka. U teretnici koja je bila izdana za taj teret bila je sadržana "Paramount Clause" kojom se u nju inkorporiraju Haška pravila i klausula prema kojoj se COGSA 1936. na nju primjenjuje ako se radi o trgovini s Amerikom. Konačno bila je u njoj sadržana i jurisdikcionalna klausula koja glasi: "Svaki spor koji bi nastao u vezi s ovom teretnicom bit će presudjen u zemlji u kojoj vozar ima svoj glavni poslovni nastan, i pravo odnosne zemlje će biti primijenjeno, osim ukoliko nije drukčije ovdje rečeno". Distriktualni sud u New Yorku na prijedlog tuženoga otklonio je nadležnost na temelju te klauzule i na temelju precedenta iz presude Apelacionog suda 2.okruga u slučaju William H.Muller & Co, Inc. v. Swedish American Line, Ltd. (1955) u kojem je Vrhovni sud odbio certiorari.

Vijeće Apelacionog suda 2.okruga smatralo je da mora izmijeniti stajalište zauzeto u spomenutom precedencu Muller (1955), pa je iznijelo slučaj pred punu sjednicu Apelacionog suda, koja je doista, uz kontravotum suca Moore-a, stavila van snage spomenuti precedent i prihvatila nadležnost američkog suda iz slijedećih bitnih razloga:

Tuženi brodar (odnosno pravilnije brod) iznio je affidavit norveškog pravника iz kojega proizlazi da je norveško pravo bitno jednako s COGSA 1936, a tužitelj je iznio affidavit belgijskog pravника da belgijski sudovi ne bi priznali takvu klauzulu i da se takva klauzula odnosi samo na sporove "in personam", a ne i "in rem".

Sudac Friendly (koji je iznio većinski votum) ističe da bi se slučaj Muller mogao distinguirati s razloga što se u njemu radilo o zahtjevu od 55.000.- dolara, a ovdje o 2.600.- dolara, zatim da je u slučaju Muller teret bio ukrcan u švedskoj luci na švedski brod (a ne kao ovdje u Belgiji na norveški brod), dalje da klauzula ne navodi izričito pred koji sud bi spor imao doći, i konačno da u slučaju Muller nije trebalo pozivati svjedoka, budući da je brod propao pa se samo radilo o sporu o sposobnosti broda za plovidbu. Međutim suci Apelacionog suda u ovom slučaju smatraju da se radi o tome da je slučaj Muller pogrešno riješen, jer čl.3, st.8. COGSA 1936. zabranjuje svaku klauzulu koja slabi vozarovu odgovornost. I u samom slučaju Muller presuda je morala nagadjati kako će strani sud riješiti sporna pitanja, a to je potpuno nemoguće učiniti. Sudovi koji su primijenili taj precedent pošli su sličnim putem i davali upute stranim sudovima o primjenljivom pravu, pa je tako jedan sudac otklonio da uvaži klauzulu o nadležnosti njemačkih sudova, jer da je njemačka judikatura nepovoljnija za primaoca. Konačno u nizu slučajeva bilo je sporno da li se klauzula može ili ne može uvažiti kod postupaka "in rem", a jedan distriktualni sud je 1961. otklonio primjenu jurisdikcionalne klauzule jednakog sadržaja s konkretnom klauzulom, jer se radi o sporu "in personam" i "in rem". Suci smatraju da je povrijedjena spomenuta odredba COGSA 1936. odlukom u slučaju Muller, jer se ne može znati da li strana judikatura ne bi odstupila od standarda odgovornosti brodarara kako je utvrđena u američkoj judikaturi, a osim toga tražiti od američkog građanina da pred dalekim sudom i na stranom jeziku ostvaruje svoje pravo takodjer djeluje u pravcu slabljenja brodarove odgovornosti, jer će se američka stranka radije nagoditi na znatno manji iznos od onoga na koji bi imala pravo. Prema tome treba staviti van snage precedent Muller i izmijeniti prvostepenu odluku o nadležnosti koja je bila na njemu zasnovana, i prihvatiti nadležnost američkog suda.

U svom kontravotumu sudac Moore smatra da je bilo suvišno staviti van snage precedent Muller i pokazati neopravdano nepovjerenje u strane sudove, jer se u ovom slučaju moglo taj precedent mimoići, budući da se ne radi samo o daleko manjem iznosu (što nije bitno), nego je primjenljivo pravo (američko) izričito ugovoreno, dok nema izričitog podvrgavanja jurisdikciji norveških sudova, a osim toga ovdje se radi o sporu "in rem", pa precedent Muller, koji se odnosio na slučaj "in personam", nije nužno na nj dolazio do primjene.

(LLLR 1967, 2,2, str.101)

E.P.

Jurisdikcionalna klauzula pred američkim sudovima

Američki sudovi i američko zakonodavstvo svagda su nastojali da brodarima nametnu primjenu američkog prava na prijevoz po teretnici. Harter Act, 1893, a onda COGSA 1936. primjenjuju se stoga ne samo na izlazne nego i na ulazne teretnice. Brodari sa svoje strane svagda su rado ugovarali primjenu prava zastave i jurisdikciju sudova države zastave. Sigurno je da se judikatura, koja se u pojedinim državama svijeta razvila polazeći od propisa koji su u većini država zasnovani na Konvenciji o teretnici od 1924, razlikuje u pojedinostima, pa da je stoga primjenljivo pravo još od velike važnosti, a i forum koji će u sporu suditi. Izgledalo je da je ovo pitanje u SAD riješeno precedentom Muller, bar za tužbe "in personam", jer je on donesen u 2. okrugu, tj. na području u koje spada New York, i pred kojim se rješava najveći broj takvih sporova. Pokazalo se međutim da su sudovi ipak distinguirali, prema tome što očekuju od judikature suda pred koji će spor doći, svoj stav prema konkretnim jurisdikcionalnim klauzulama. Istaći treba da je razlika između postupaka "in rem" i "in personam" u tome što se tužba "in rem" upravlja brodu i na nj pribija te brod zaustavlja dotle dok se u sporu ne pojavi osoba koja stoji iza broda, pa se s njom predmet raspravlja. Naprotiv u sporovima "in personam" dostava se vrši odnosnoj pravnoj ili fizičkoj osobi. Kod postupaka "in rem" obično se radi o pomorskom privilegiju na brod (a u SAD je potraživanje za naknadu štete na teretu opskrbljeno privilegijem), dakle o stvarnom pravu, pa se odatle izvodi u nekim presudama da se za postupke "in rem" ne može ugovoriti nadležnost stranog suda. Takvo stajalište bilo bi lakše prihvatljivo, a i spojivo s precedentom Muller (u kojem se radilo o sporu "in personam" već iz razloga što je brod bio izgubljen, pa se nije ni mogao zaustaviti), no suci su izričito sada stali na stajalište da nije tako, jer da je u slučaju Muller

primijenjeno opće pravilo ugovornog prava (law of contract) a ovdje se radi o zahtjevima iz pomorskog prijevoza, a u tim sporovima da je zakonodavac (COGSA 1936) htio spriječiti bilo kakvo izbjegavanje američke reglementacije odgovornosti vozara. Ovlašt američkog suca svagda je takva da se može služiti pripremnim radovima i motivima zakona, ali u ovom slučaju je ova tvrdnja samo općenito nabačena. Zanimljivo je također naglasiti da činjenica da je certiorari (izvanredni pravni lijek na Vrhovni sud SAD) bio odbijen u slučaju Muller (ali time taj slučaj, prema pravilima američkog prava, nije postao precedentom Vrhovnog suda), pa da još ostaje otvorena mogućnost da Vrhovni sud izmijeni stajalište Apelacionog suda 2.okruga. Ono što slijedi iz toga za sve neameričke brodare jest da im jurisdikcionalna klauzula neće ništa pomoći i da će ne samo u sporovima pokrenutima "in rem" nego i u "in personam" biti nametnuta kod sporova iz teretnica američka podsudnost. Svakako je umjesna kritika kontravotuma suca Moore-a većinskom judikatu da nije bilo potrebno stavljati van snage slučaj Muller, koji se odnosio na spor "in personam", zato da se odbije primjena jurisdikcionalne klauzule u sporu "in rem", ali je Apelacioni sud to učinio upunoj sjednici, pa treba smatrati da će taj precedent vrijediti i za sporove "in personam" na području Apelacije 2.okruga, tj. u New Yorku, pa da za SAD jurisdikcionalna klauzula praktično neće imati učinka.

E.P.

DISTRIKTUALNI SUD JUŽNOG
DISTRIKTA NEW YORKA

Presuda od 28.VI 1966.

Sears Oil Co, Inc. c/a
Reinauer Transportation Company

Gubitak ili oštećenje tereta - Redovno trošenje materijala - Klauzula u ugovoru o iskorišćavanju maune ("Barge charter") na osnovi koje se "čarterer" obvezuje naknaditi svako oštećenje maune koje se utvrdi uspoređivanjem stanja broda na osnovi podataka iz obih zapisnika o primopredaji maune, a za koje štete bi "čarterer" po zakonu bio odgovoran, ipak ne čini "čarterera" odgovornim spram vlasnika maune za sva oštećenja učinjena mauni, uključujući ovamo i redovno trošenje materijala, u razdoblju trajanja "čartera" - Kad bi se ova klauzula drugačije tumačila, "čarterer" bi odgovarao i za one štete koje bi za vrijeme trajanja ugovora vlasnik maune prouzročio svojom vlastitom nepažnjom - Ukoliko vlasnik broda pod "čarterom" popuni brod posadom, opskrbi ga pogonskim gorivom i živežnim namirnicama, te sudjeluje u zajedničkoj