

Zastupnici vlasnika broda "Miraflores" kao protustranka oprli su se tužiteljevu zahtjevu, navodeći da se ne može govoriti o retroaktivnom važenju propisa niti o smanjivanju žaliteljevih prava. Ograničenje odgovornosti uvedeno je iz političkih razloga i ono je u Common-Law-u nepoznato, a smanjuje pravo oštećenoga da mu se šteta naknadi u potpunosti. Ukoliko bi se i pojavile sumnje u ispravnost rješenja Ureda, tada samo treba uzeti Bruxellesku konvenciju o ograničenju odgovornosti brodovlasnika pomorskih brodova od 1957, i tada će biti svakomu jasno da je takova odluka u skladu s međunarodnim obavezama.

Sud je potvrdio rješenje Ureda i donio presudu prema kojoj se žalba odbija iz slijedećih razloga:

Ograničenje odgovornosti i povijest toga instituta sasvim je politička. Takova tvrdnja zastupnika vlasnika broda "Miraflores" potpuno je tačna kad se izraz politički ne uzima u svom uobičajenom smislu, nego kad on znači pomažanje međunarodne trgovine. Institut ograničenja odgovornosti, nepoznat Common-Law-u Engleske, dobio je svoj konačni oblik u Međunarodnoj bruxelleskoj konvenciji od 1957. I svi propisi doneseni kasnije u Engleskoj o toj materiji imali su samo svrhu da omoguće primjenu te Konvencije. Zato je jasno da Ured pomorskog suda ima pravo kad donosi odluku o ograničenju odgovornosti u funtama da uzme onu vrijednost prema zlatnom franku kakova je na snazi u vrijeme donošenja konačne presude. Ne stoji ni tvrdnja žalitelja da Uredba ne može imati retroaktivni karakter. Uredba uopće ne regulira pitanje materijalnog prava, nego donosi samo procesne propise, prema kojima se navodi tečaj funte prema zlatnom franku od 24.XI 1967, i prema tome je svaki sud dužan primijeniti takav propis. Budući da je Ured pomorskog suda donio rješenje 21.II 1968, on je kod obračuna granica ograničenja odgovornosti ispravno postupio.

(LLR 1968,1, str.493)

V.F.

ENGLISKI PRVOSTEPENI SUD

Pomorski odjel (Admiralty Division)

Presuda od 8, 9. i 10.IV 1968.

The "Mecca"

Ograničenje brodovlasnikove odgovornosti - Promjena tečaja engleske funte - Kod donošenja odluke o sumi ograničene odgovornosti uzima se ona vrijednost funte prema zlatnom

franku Konvencije o ograničenju odgovornosti od 1957. kakva je na snazi u vrijeme donošenja konačne presude

Parni brod "Mecca", vlasništvo Ujedinjene arapske pomorske kompanije, sudario se 5.V 1965. u Sueskom zaljevu s motornim brodom "Fremantle Star", vlasništvo Blue Star Line. Obje strane su zajedno s vlasnicima tereta sklopile u travnju i svibnju 1967. sporazum prema kojem 80% krivnje snosi "Mecca", a 20% "Fremantle Star". U ugovoru o nagodbi postojale su i dvije klauzule slijedećeg sadržaja: "..Medju strankama je ustanovljeno da je tonaža broda "Mecca" za svrhe ograničenja odgovornosti 7.801,14 tona", i "..Granica odgovornosti isključujući kamate iznositi će za brod "Mecca" prema navedenoj tonaži 184.816 funti, 18 šilinga i 7 penija računajući po toni 23 funte, 13 šilinga i 9 27/32 penija".

Ured pomorskog suda donio je, rješavajući zahtjev za ograničenje odgovornosti, 20.II 1968. rješenje prema kojem su vlasnici broda "Mecca" dužni platiti 215.620 funti, 5 šilinga i 2 penija. Do te cifre Ured je došao uzimajući u obzir novi tečaj funte nakon devalvacije i Uredbu od 24.XI 1967. prema kojoj granica odgovornosti po toni broda iznosi 27 funti, 12 šilinga i 9 1/2 penija kao protuvrijednost za 1.000 zlatnih franaka.

Zastupnici vlasnika broda "Mecca" tražili su u žalbi da se rješenje Ureda pomorskog suda ukine i da se kao granica odgovornosti uzme 184.816 funti, 18 šilinga i 7 penija. U obrazloženju navode slijedeće razloge: Odnos funte prema zlatnom franku trebalo bi računati prema tečaju koji je bio na snazi kad se desio sudar i kad su nastali zahtjevi za naknadu štete. Ne bi se smio Uredbi od 24.XI 1967. dati retroaktivni smisao, koji ona po svome sadržaju nema. Vlasnici brodova i tereta koji su pretrpjeli štetu u sudaru sklopili su nagodbu prema kojoj odgovornost brodovlasnika "Mecca" ne prelazi sumu od 184.816 funti, 18 šilinga i 7 penija.

Sudac Brandon upozorio je zastupnika stranke da je predmet njihove žalbe potpuno identičan sa slučajem koji je riješio sudac Karminski nekoliko dana prije (Vidi presudu The "Abadesa" na str.41) i zapitao ih ne bi li pričekali dok bude donesena drugostepena presuda. Budući da su to oni odbili, sud je donio presudu u kojoj je potvrdio rješenje Ureda pomorskog suda i odbacio žalbu brodovlasnika broda "Mecca" iz slijedećih razloga:

Čitajući odjeljak 503 Zakona od 1958. (Merchant Shipping, Liability of Shipowners and Others Act, 1958) i njegovu tačku 4, vidi se da se suma ograničene odgovorno-

sti definitivno određuje na dan konačnog plaćanja. Budući da je taj dan bio 20.II 1968, mora se primijeniti i Uredba od 24.XI 1967. Ostali argumenti žalbe odbijaju se iz istih razloga kao u presudi The "Abadesa".

Što se tiče drugog prigovora, tj. da postoji nagodba među strankama prema kojoj one određuju sumu ograničene odgovornosti, sud ne smatra da su stranke određujući tonažu broda i sumu odgovornosti htjele ujedno isključiti primjenu postojećih propisa o ograničenju odgovornosti. Da su to one imale na umu, trebale su to izraziti jasnim i izričitim riječima. Budući da klauzule nagodbe nisu tako stilizirane, ne mogu se tako ni interpretirati.

(LLR 1968,2, str.17)

V.F.

Značenje promjene tečaja engleske funte na postupke ograničenja brodovlasnikove odgovornosti koji su u času devalvacije bili u toku

Identične presude prvostepenog suda u slučaju "Abadesa" i "Mecca" donesene gotovo u isto vrijeme daju odgovor na jedno vrlo važno pitanje, naime kako su se promjene vrijednosti engleske funte odrazile na sudske postupke ograničenja odgovornosti koji su u času devalvacije bili u toku. U obrazloženju presuda dva različita suca zauzela su isto stajalište da za obračun fonda ograničene odgovornosti treba uzeti u obzir tečaj funte u času donošenja konačne presude.

Zanimljivo je napomenuti da su engleski suci u precedentu The Celia; The Volturno (/1921/ 2 A.C.544) zauzeli na prvi pogled sasvim različito stajalište. U navedenom slučaju radilo se naime o sudaru između engleskog i talijanskog broda. Za vrijeme popravka i zadržavanja brodova znatno je pao tečaj talijanske lire u odnosu na funtu. Suci su smatrali da treba kod obračuna uzeti vrijednost novca na dan kad je tražbina nastala. To su obrazložili time da promjene u stranim valutama svagda sadržavaju neke spekulativne elemente, a takovi elementi ne smiju djelovati na pravnu sferu stranaka. Kad bi se uzele u obzir one promjene vrijednosti valuta koje nastanu za vrijeme trajanja postupka, to bi značilo da se prava stranaka mijenjaju u toku postupka i time bi nesigurnosti u valuti postale nesigurnosti u pravu. Zbog toga je sud zauzeo stajalište da se visina štete ima procijeniti prema tržišnoj vrijednosti oštećenih stvari na dan kad se šteta dogodila.

Moglo bi se činiti da su nedavno donesene presude u suprotnosti s precedentom od 1921. Međutim to nije tako. Engleski zakon (Merchant Shipping, Liability of Shipowners and Others, Act, 1958) određuje granice brodovlasnikove odgovornosti u zlatnim francima. Uredbama koje izdaje Ministar saobraćaja ta se vrijednost mijenja u funte. Prema Uredbi od 1958. ta je granica iznosila 23 funte, 13 šilinga i 9 27/32 penija po toni broda, a prema Uredbi od 1967. promijenila se u 27 funti, 12 šilinga i 9 1/2 penija. Tako je sud primjenjujući Uredbu od 1967. zapravo primijenio samo novi procesni propis, a granica odgovornosti iz Zakona ostala je nepromijenjena, jer je ona izražena u zlatnim francima.

V.F.

APELACIONI SUD, Aix

Presuda od 11.IV 1967.

Guardian Assurance Co Ltd c/a
Tekim, Osman Saleh and Sons i
drugi

Prijevoz stvari morem - Klauzula o nadležnosti suda unesena u čarter-partiju - Ova klauzula obvezuje i primaoca koji prima teret na osnovi teretnice ako se teretnica poziva na klauzule ugovora o prijevozu

Brodar je primio na prijevoz 18.987 vreća arašida. Na odredištu je utvrđeno da neke vreće manjkaju. Osiguratelji su primaocima nadoknadili štetu i tuže brodara za naknadu isplaćene osigurnine.

Brodar je uvukao u spor naručitelja i podiže prigovor nenadležnosti suda. U potkrepu svoga stajališta navodi tri razloga: u ugovor je unesena, rukom pisana, klauzula da je u slučaju spora iz ovog prijevoza nadležna Arbitraža u Londonu; premda je u ugovoru bilo navedeno da će vozarina biti plaćena na odredištu tj. u Marseilleu, a ona je stvarno bila plaćena izvan Francuske, pa tužitelj ne može osnivati nadležnost francuskog suda na temelju ugovorenog mjesta plaćanja; osim toga ne može se primijeniti specijalna nadležnost francuskog suda ni na temelju državljanstva stranaka, jer tužitelj nije francuski državljanin.

Prvostepeni sud je prihvatio prigovor o nenadležnosti suda. Nije prihvatio tužiteljevo stajalište prema kojemu bi francuski sud bio nadležan unatoč klauzule o nadležnosti londonske Arbitraže unesene u čarter-partiju, jer da