

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLESKI APELACIONI SUD

Presuda od 7.XII 1971.

Coast Lines Ltd. c/a Hudig and
Veder Chartering N.V.

Brodarski ugovor za putovanje - Ako primjenjivo pravo nije ugovoreno, primijenit će se ono pravo koje je u najbližoj vezi s ugovorom - Budući da su sve ostale okolnosti neodlučne za pitanje da li treba primijeniti nizozemsko ili englesko pravo, primijenit će se pravo zastave, tj. englesko pravo - Nema presumpcija na temelju engleskog prava za to koje je primjenjivo pravo - Primjenjuje se načelo "ut res magis valeat quam pereat", jer su sporni uglavci valjani po engleskom, a nevaljani po nizozemskom pravu - Tužba će se uručiti izvan jurisdikcije upravo radi toga što nizozemski sud ne bi mogao usvojiti tužbeni zahtjev

Tužitelj kao brodovlasnik zaključio je s tuženim kao naručiteljem brodarski ugovor za putovanje glede broda britanske zastave "Grangefield" 13.XII 1967. i to za putovanje iz Rotterdama u Droghedu u Irskoj na formularu Gencon brodarskog ugovora za putovanje. Po nalogu naručiteljevu zapovjednik broda izdao je teretnice. Budući da je zbog oštećenja tereta brodovlasnik morao nadoknaditi štetu ovlaštenim imaćima teretnica, ustao je tužbom protiv naručitelja radi naknade štete koja mu je nastala time što je morao nadoknaditi štetu na teretu, iako brodovlasnik prema ugovoru ne odgovara za takve štete naručitelju. Protiv te tužbe tuženi naručitelj, nizozemska tvrtka, uvjetno je nastupila pred sudom s dva prigovora i to: da je primjenjivo pravo na ovaj ugovor nizozemsko pravo, i da je tužba neopravdano dostavljena izvan područja sudbenosti.

Prvostepeni sudac u trgovačkom odjelu Prvostepenog suda Roskill odbio je prigovore tuženoga, a Apelacioni sud je potvrdio prvostepenu odluku iz slijedećih bitnih razloga:

Prvo pitanje koje su članovi vijeća rješavali bilo je ono primjenjivog prava. Ono je bilo prvo odlučno pitanje stoga što su do 1969. na odgovornost za prijevoz tereta iz nizozemskih luka dolazila, kako na brodarske ugovore tako i na teretnice, obavezno do primjene Haška pravila bez obzira na to koje je pravo ugovoreno (a što je 1969. promijenjeno u smislu dopuštenja da se za brodarske ugovore

uglavi i primjena stranog prava). Naprotiv prema engleskom pravu su u brodarskim ugovorima dopušteni širi uglavci neodgovornosti nego što je to moguće kod ugovora o prijevozu morem uz izdanje teretnice. Lord Denning M.R. i Megaw L.J. istakli su kako više u engleskom pravu nema presumpcija o primjenjivom pravu, tada kada ga stranke nisu ugovorile, nego se u takvim slučajevima mora istražiti s kojim pravnim poretkom ugovor ima najbližu vezu. To načelo je prvi put prihvaćeno u presudi Lorda Simondsa u Tajnom savjetu u slučaju Bonithon v. Commonwealth of Australia (1951), a uvedeno u englesko privatno pravo u presudi Kuće lordova u In re United Railways of the Havana and Regla Warehouses Ltd. (1961), te ponovo potvrđeno u Kući lordova u Compagnie Tunisienne v. Compagnie d'Armement (1971). U posljednjem slučaju su tri člana vijeća Kuće lordova (lordovi Reid, Morris of Borth y Gest i Diplock) naglasila da se mora naći najbliža i najstvarnija veza između ugovora i pravnog poretka.

U konkretnom slučaju radilo se o brodarskom ugovoru na temelju kojega je teret ukrcao u Nizozemskoj i prevezen u Irsku, a apelacioni suci su našli da činjenica što je ugovor pisan na engleskom jeziku i što su vozarina i prekostojnice izražene u engleskim funtama nema nikakvog pravnog značenja. Međutim radilo se o ugovoru o navlu broda engleskog vlasništva i zastave. Sve ostale činjenice, osim zastave, u ovom slučaju stoje jedne protiv drugih i ne upućuju nimalo na određeni pravni poredak. Lord Denning M.R. ističe da treba primijeniti načelo da se uglavci stranaka moraju tumačiti tako da "res magis valeat quam pereat". Kako uglavak o neodgovornosti brodovlasnikovoj za osposobljenje broda za plovidbu u brodarskom ugovoru nije valjan prema nizozemskom pravu, a jest valjan prema engleskom pravu, treba smatrati da je to značajan momenat za to da se primijeni englesko pravo na koje upućuje i pravo zastave. On kao i Megaw L.J. ističu da stajalište nizozemskog prava s obzirom na slobodu ugovaranja kod brodarskih ugovora stoji u suprotnosti s općim pomorskim pravom kako slijedi iz Haških pravila, pa da je i to razlog više za primjenu engleskog prava. Treći član vijeća Stephenson L.J. priključio se ostaloj dvojici u tom pitanju, ali je izrazio svoje sumnje u to da li je to rješenje ispravno, jer je on našao: kad ostala dvojica članova vijeća, znatno iskusnija od njega u pomorskim stvarima, ne bi bila na suprotnom stajalištu, on bi smatrao da bi moralo doći do primjene nizozemsko pravo. Uostalom i on spominje stajališta Lorda Halsburya L.C, i Fry L.J. u In re Missouri Steamship Company (1889) da treba primijeniti englesko pravo tada kada je koji uglavak po drugom pravu nevaljan, a jedna od stranaka je engleska stranka.

Drugo pitanje koje je Apelacioni sud morao riješiti bilo je ono da li treba ostaviti na snazi dostavljanje tužbe u

inozemstvo, a o čemu sud odlučuje po slobodnoj ocjeni. Iako je Lord Denning M.R. istakao, ako naručitelj neće htjeti da se pojavi pred engleskim sudom, da neće biti moguće da se na to prinudi, jer nema svoje imovine u Engleskoj, niti ima bilo kakav poslovni nastan u Engleskoj, ipak su suci našli da je valjana dostava u inozemstvo, i to stoga što su smatrali da nizozemski sudovi ne bi bili slobodni da primijene pravo koje je mjerodavno za ovaj ugovor (prema njihovom nalogu u odgovoru na prvo pitanje).

Žalba je odbijena, ali nije dopušten pravni lijek na Kuću lordova.

(LLR 1972, str.53)

E.P.

Načelo "najbliže veze" u engleskoj
judikaturi i načelo čl.132. ZOUIPB-a

Presuda koja je gore prikazana imala je riješiti vrlo složeno pitanje iznalaženja mjerodavnog prava za jedan brodarski ugovor koji sam nije to učinio. Formular "Gencon" koji je upotrijebljen za taj slučaj načinjen je u skladu s engleskim pravom. Kako je poznato, u engleskom pomorskom pravu nema kogentne odgovornosti za prijevoze na temelju brodarskih ugovora, nego ona postoji samo kod prijevoznih ugovora uz izdanje teretnice. Takvo je stanje uostalom u velikom broju pravnih poredaka. Međutim u Nizozemskoj (i dodajemo mi, u Jugoslaviji) primjenjuju se jednaka načela na sve ugovore, a u Nizozemskoj do 1969. (u Jugoslaviji i sada) nije bilo moguće ni za brodarske ugovore uglaviti takve odredbe koje ne bi bile u skladu s kogentnom odgovornošću. Upravo to je navelo engleske suce da nadju kako treba tada primijeniti englesko pravo, kad bi uglavak o neodgovornosti bio nevaljan po tuđem pravu, iako se radi o brodu engleske zastave. Najbliža veza između ugovora i određenog prava, prihvaćena po engleskoj teoriji međunarodnog privatnog prava i po presudama koje su u prikazu presude citirane, zahtijeva od suca da istraži sve relevantne elemente za iznalaženje mjerodavnog prava. U konkretnom slučaju to je bilo otežano zbog okolnosti što se čitav posao odvijao izvan Engleske (naime između Nizozemske i Irske), a jedini momenat koji je ugovor vezivao uz Englesku bila je državna pripadnost broda, a i činjenica što je brodovlasnička tvrtka engleska tvrtka. Dotle je zaključivanje engleskog suda opravdano, budući da su svi drugi elementi međusobno u neskladu, ali ono što začudjuje jest da se kao momenat relevantan za utvrđivanje mjerodavnog prava uzima (doduše prema staroj

rješidbi In re Missouri Steamship Comp, gore već citiranoj) okolnost što jedan od uglavaka spornog ugovora ne bi bio valjan kada bi se primijenilo strano, a ne englesko pravo. Naime to je upravo jedno od onih pitanja koja bi tek trebao da prosudi parnični sud, pa je teško uzeti da bi to mogao biti valjan razlog za iznalaženje mjerodavnog prava. Načelo "ut res magis valeat quam pereat" nesumnjivo može doći do primjene kod interpretacije jednog ugovora, ali ju je teško primijeniti već kod utvrđivanja mjerodavnog prava.

Naš ZOUIPB poznaje takodjer u čl.132. načelo da se primjenjivo pravo ima odrediti tako da se utvrdi koje je pravo u najbližoj vezi s ugovorom ili ugovornim odnosom. Ovo u slučajevima u kojima stranke nisu odredile primjenjivo pravo niti se njihova namjera u tom pogledu može utvrditi, ili se tako određeno pravo ne može primijeniti. Medjutim ako se ni to ne može (a vjerojatno bi u našem slučaju naš sud našao da se baš o tome radi) onda zakon upućuje za ocjenu glavnih prava i obveza ugovornih stranaka (to bi bio upravo i zahtjev analogan onome u prikazanom engleskom slučaju) na pravo mjesto zaključenja ugovora, ali samo ako se ne radi o formularu brodarara za ugovore o prijevozu stvari ili putnika, jer onda dolazi do primjene pravo države brodarara. (U toj odredbi je postavljena jedna presumpcija, koje u engleskom pravu nema.) Ako bi naš sud uzeo da je formular Gencon brodarov opći formular za brodarske ugovore za putovanje, onda bi vjerojatno i naš sud u slučaju da se radi o našem brodaru primijenio jugoslavensko pravo, dakle ne pravo zastave broda, nego pravo državljanstva odnosno državne pripadnosti brodarara.

E.P.

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 23.IV 1971.

Zapovjednik broda "Mitidja"
c/a zapovjednika broda "Ask"

Sudar pomorskih brodova - Sumnjivi sudar, tj. sudar kod kojega nije mogla biti utvrđena krivnja - O ovom sudaru radi se kad nisu utvrđjene važne okolnosti pod kojima se sudar dogodio kao što su mjesto sudara, brzina brodova i kut sudara, a krivac u sudaru nije mogao biti ustanovljen - Kod ovog sudara svaka stranka snosi vlastitu štetu

Dva pomorska broda sudarila su se u rijeci Seini i to u blizini njenog ušća. U času sudara vladala je gusta magla. Brod "Mitidja" plovio je uzvodno, a brod "Ask" nizvodno.