

tuženog poduzeća) imao veliku vrijednost (500.000 000 L), te da je unatoč svoje naročite opremljenosti za slučajevne spašavanja ipak ušao u znatan rizik, jer je istinita tvrdnja da su u vrijeme vršenja radnji spašavanja valovi bili vrlo visoki, a brod kojem je bila pružena pomoć nalazio se 2,5-3 milje udaljen od obale. Također se priznaje da je spašavanje okončano bez daljnjih oštećenja kako za sam brod kojem je pružena pomoć, tako i za njegov teret. Ipak, naglašava sud, cijeli pothvat spašavanja nije trajao duže od 10 sati.

I, konačno, uzimajući u obzir vrijednost spašenog broda (kako je ranije ustanovljeno ona iznosi 29.000 000 L), kao i visinu osiguranja tereta (oko 17.000 000 L), drugostepenom sudu se čini da bi primjerena nagrada koju bi tužiteljica bila dužna dati tuženom poduzeću mogla biti utvrđena na 2.500 000 L. Toj svoti treba dodati iznos koji se duguje s naslova naknade troškova u odnosu prema vrijednosti tereta (17.000 000 L), obzirom na to, kako on stoji prema ukupnosti spašenih vrijednosti (17.000 000 + 29.000 000 = 46.000 000 L), a sve to u omjeru od 36,95 % - što na kraju svodi ukupan iznos troškova od 1.000 000 L - na 369.500 L.

Stoga odšteta na teret Banke tužiteljice iznosi ukupno 2.869 500 L (2.500 000 + 369.500 = 2.869 500 L), na koju se nadovezuju zakonske kamate od 2. travnja 1967.g.

(Dir.Mar. 1975, str.64)

K.M.

SJEDINJENE AMERIČKE DRŽAVE

OKRUŽNI SUD JUŽNOG OKRUŽJA
NEW YORKA (DISTRICT COURT
SOUTHERN DISTRICT OF NEW YORK)

Vendo International c/a M/T "Frances Hammer"
and Oxyness Shipping Co. M.V. "Simba" and
A/S Det Ostasiatiske Kompagni

Sjedinjene Američke Države - Teretnica - Teret ukrcan uz teretnicu koja sadrži klauzulu "both to blame" i uglavu o isključivoj nadležnosti danskog suda - Teret je oštećen u sudaru - Vlasnik tereta ustao tužbom protiv broдача drugog broda - Brodar broda koji je prevozio teret uključen u parnicu kao treći - Protutužba broдача vozara

protiv vlasnika tereta - Pitanje valjanosti klauzule "both to blame" - Pitanje da li se sporazum o podvr-gavanju sporova proizašlih iz sudara primjenjuje, osim na zahtjeve za naknadu štete zbog oštećenja broda, i na zahtjeve za naknadu štete zbog oštećenja tereta - Da li danski sud može imati sudbenost na temelju iz-bora nadležnosti u ugovoru

Tužitelj, Vendo, je na temelju sklopljenog ugovora o prijevozu ukrcao teret na M/B "Simba", vlasništvo danske korporacije Kompagni. Teret je ukrcao u SAD, osim jednog manjeg dijela koji je ukrcao u Britanskoj Kolumbiji, a predaju tereta je trebalo obaviti u lukama Sjeverne Evrope. Teretnica je sadržavala dvije klauzule: "both to blame" klauzulu i uglavu o izboru mjerodavnog prava za prosudjivanje prava i obveza iz ugovora i izboru suda - ugovornici su se odlučili za dansko pravo, odnosno danski sud. Tijekom putovanja iz SAD u Evropu, "Simba" se 1.V 1970. godine sudarila s M/T "Frances Hammer" čiji je vlasnik korporacija Oxy iz Liberije. Uslijed sudara teret, vlasništvo tužitelja, bio je potpuno uništen, te je Vendo ustao tužbom za naknadu štete protiv M/T "Frances Hammer" i njegova broдача, tvrdeći da je uzrok sudara nemarnost ("negligence") u upravljanju brodom, a osim toga da je "Frances Hammer" bio nesposoban za plovidbu. Tužitelj je dokazao da je on vlasnik tereta, kao i činjenicu da je u sudaru teret uništen.

Tuženi, broдар "Frances Hammera" Oxy, je uložio zahtjev protiv trećega, M/B "Simba" i njegovog broдача Kompagnija, tvrdeći da se sudar dogodio krivnjom "Simbe" i zahtijevajući da - u slučaju da bude ustanovljena njegova odgovornost za oštećenje tereta - "Simba" i njegov broдар moraju Oxyju naknaditi štetu. Time je drugi učesnik u sudaru, vozar uništene robe, dobio status trećeg u parnici. Medjutim, "treći" je u odgovoru na istaknuti zahtjev ukazao na činjenicu da su oba broдача sklopili sporazum po kojem će se svi zahtjevi iz sudara rješavati u Engleskoj: pred engleskim sudom, i po engleskom pravu kao mjerodavnom po izboru stranaka. Ulažući spomenuti zahtjev pred američkim sudom Oxy je prekršio taj sporazum.

Kompagni, broдар vozara, je zatim podnio sudu odgovor na zahtjeve iznesene u tužbi Venda, korisnika prijevoza: najprije je utvrdio da unošenje klauzule "both to blame" nije protivno javnom poretku SAD-a. Naime, u sudskoj se praksi od 1952. godine niz

puta pojavilo slično pitanje, ali - tada negativno riješeno - drugačiju načelnu odluku nije polučilo. Zatim Kompagni u odgovoru ističe da teretnica sadrži klauzulu o podvrgavanju sporova iz ugovora o nadležnosti danskih sudova.

Tužitelj Vendo je na ove navode reagirao podnijevši sudu prijedlog da se protiv trećega, broдача "Simba" - vozara uništenog tereta, donese djelomična sumarna presuda kojom se odbijaju ovi navodi, pozivajući se na rješidbu United States v. Atlantic Mutual Ins. Co. (1952) koja klauzulu "both to blame" proglašava ništavom zbog protivnosti javnom poretku SAD-a. Tada je Kompagni zatražio podneskom od suda da mu se dozvoli povlačenje zahtjeva ("without prejudice") ili da se o prijedlozima tužitelja ne odlučuje dok sud u Kopenhagenu ne donese odluku u sporu Kompagni v. Vendo, a tada da se najprije riješi pitanje osnovanosti Kompagnijevog protuzahatjeva protiv Oxyja, na temelju činjenice postojanja usmenog sporazuma između dvaju broдача o engleskoj jurisdikciji.

U ovom se slučaju radi o sporu za naknadu štete zbog štete na teretu nastale u sudaru brodova. Parnicu je pokrenuo tužbom vlasnik tereta protiv broдача drugog broda ("non-carrying vessel"). U takvim slučajevima zbog primjene Haških pravila (koja su SAD ratificirale) i neodgovornosti vozara za nautičku krivnju vlasnik tereta ne bi uspio tužbom protiv vozara s kojim je ugovorio prijevoz, pa zato ustaje zahtjevom prema drugom brodu od kojega onda vlasnik tereta dobiva punu naknadu ukoliko je ovaj sukriiv za sudar. Ako su za sudar kriva oba broda (podjeljena krivnja) - što je ustanovljeno u ovom slučaju - drugi brod ima pravo regresa od sukriivca, vozara, u visini od 50 % isplaćene naknade. Pitanje valjanosti klauzule "both to blame", po kojoj bi se regresni zahtjev drugog broda prebacio na korisnika prijevoza, riješio je sud negativno slijedeći gore spomenuti precedent iz 1952. godine.

Za trajanja postupka pred američkim sudom, Kompagni je u Danskoj pokrenuo parnicu protiv Venda. Tu se radi o sporu između broдача vozara i njegovog suugovornika, korisnika prijevoza. Cilj Kompagnija bio je da pokuša u Danskoj postići priznanje valjanosti klauzule "both to blame" i time za sebe povoljan ishod parnice. Pitanje sudbenosti danskog suda riješio je američki sud polazeći od sporazumnog izbora nadležnosti sadržanog u teretnici. Međjutim, ustanovljeno je da je

ta nadležnost ugovorena samo za eventualne zahtjeve protiv Kompagnija. Sud je zauzeo stav da sudbenost Danske u konkretnom slučaju ne postoji, jer je tu Kompagnija tužitelj, a on - osim što izbor nadležnosti za taj slučaj nije valjan - svoje zahtjeve protiv korisnika prijevoza temelji na ništavoj "both to blame" klauzuli. Takav postupak Kompagnija sud je kvalificirao kao fraudolozno izbjegavanje primjene prava SAD-a. Naime, sporni ugovorni odnos nema nikakve činjenične veze s Danskom, osim što je mali dio tereta, cca 1 % od ukupne vrijednosti bio predviđen za isporuku u Danskoj.

Sud je na kraju rješavao valjanost usmenog sporazuma između dvaju brodara brodova u sudaru, Kompagnija i Oxyja, o isključivoj nadležnosti engleskog suda za sve zahtjeve koji nastanu iz sudara. Činjenica što je sporazum sklopljen usmeno i što nikad nije bio pismeno potvrđen najprije je dovela u sumnju njegovo postojanje. Međutim, Oxy je priznao da taj sporazum postoji, ali samo što se tiče zahtjeva za naknadu štete nastale na samim brodovima, a ne i na teretu. Dakle, osnovno pitanje koje se postavilo pred suce bilo je: da li se taj sporazum može tumačiti kao temelj za isključenje prava Oxyja, brodarka drugog broda u sudaru i obvezanika na naknadu štete, na regres prema Kompagniju, sukrivcu za sudar. Sud je zaključio da bi i englesko pravo riješilo to pitanje negativno, jer kad korisnik prijevoza tuži drugi brod za štetu nastalu uslijed sudara na teretu, on je limitiran omjerom krivnje između sukriivaca za sudar, pa se pitanje regresa ne postavlja. Drugim riječima englesko pravo daje korisniku pravo na tužbu protiv drugog broda samo u omjeru s krivnjom tog broda za sudar, znači ako je kriv 50 % ne može biti osuđen na plaćanje više od 50 % iznosa naknade. Takvim načinom razmišljanja sud je zaključio da je sporni usmeni sporazum u najmanju ruku nejasan, jer je očito u neskladu s namjerama Oxyja u vrijeme njegova zaključenja. Kompagnija bi pred engleskim sudom imao veću šansu da izbjegne obvezu isplate regresa Oxyju, tako je smatrao američki sud, što svakako nije razlog za derogiranje nadležnosti američkog suda u korist engleskog. Pitanje odbacivanja prigovora Oxyja, koji je na samom početku parnice utvrdio da postoji podjeljena krivnja za sudar, zbog pravila o forum non conveniens, tj. nedostatku sudbenosti američkog suda zbog postojanja sporazuma o podvrgavanju sporova proizašlih iz sudara engleskom pravosuđu, sud je također riješio protiv Kompagnija, smatrajući da nema

razloga koji bi govorio protiv nastavka raspravljanja pred sudom SAD-a, tim više što obje stranke u sporu djeluju u SAD-u, a i pravni odnos koji se raspravlja ima najbližu činjeničnu vezu sa SAD-om.

Sud je odbio prijedlog Kompagnija da mu se dozvoli povlačenje zahtjeva "without prejudice", koristeći se diskrecionim ovlaštenjem i kriterijima navedenim u precedentu Harvey Aluminium Co. v. American Cyanamid Co. (1953). Naime, Kompagnij je svoj prijedlog za dozvolu povlačenja zahtjeva istakao nakon što je Vendo zatražio od suda da donese protiv Kompagnija u sumarnom postupku djelomičnu presudu kojom se njegov zahtjev odbija.

Prema tome, svi su Kompagnijevi prijedlozi odbijeni, klauzula "both to blame" proglašena je ništavom, pa će tužitelj zahtjev za naknadu štete biti usvojen, brodar drugog broda ("non carrying vessel") imat će pravo regresa u visini 50 % isplaćene naknade od brodara vozara Kompagnija.

(LLR 1975, 1, str.305)

K.T.

Bilješka.- Ova presuda je zanimljiva s razloga što pokazuje kako američki sud razmatra pitanje ugovaranja strane sudbenosti. Međutim, jedan od bitnih problema u ovom sporu, a to je primjena "both to blame" klauzule, postavlja se sasvim drukčije na temelju presude Vrhovnog suda SAD od 19.V 1975. u sporu United States v. Reliable Transfer Co, Inc. kojom se i na području SAD uvodi odgovornost za sudar u razmjeru prema krivnji odgovornih stranaka. Tu presudu donijeli smo na str.75. u broju 67. ovog časopisa.

V.F.