

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

KUĆA LORDOVA

Presuda od 25.X 1979.

"The Nawala"

Vijeće: Lord Diplock, Lord Fraser of Tullybelton i
Lord Acarman

Bojkot iskrcavanja s broda države s otvorenim upisnikom - Radni spor iz engleskog Trade Union and Labour Relations Act, 1974 obuhvaća i bojkotiranje takvog broda - Privremena naredba za obustavu bojkota nije izdana - Rješidba Apelacionog suda "Camilla M." stavljena izvan snage

Brodovlasnici broda "Nawala" tražili su od prvostepenog suca (Donaldson) privremenu naredbu kojom bi zabranio predstavnicima Međunarodnog saveza transportnih radnika (International Transport Workers Federation, dalje I.T.F.) da organiziraju bojkot njihova broda u engleskim ili inozemnim lukama. Razlog za taj spor bio je u tome što se radilo o novom brodu (izgrađenom 1974) koji je, formalno, prestao pripadati skandinavskom brodovlasniku i prešao u vlasništvo poduzeća registriranog u Hong Kongu i zamijenio visoko plaćenu norvešku posadu s novom hongkonškom posadom s mnogo nižim berivima. Tuženi su se pozivali na Zakon o sindikatima i o radnim odnosima od 1974, modificiran 1976 (koji se uostalom nastavlja na osnovni Zakon od 1906) (Trade Union and Labour Relations Act, 1974) prema kojemu se ne može nikoga pozivati na odgovornost za postupke u zastupanju sindikalne organizacije u vezi s radnim odnosima, pa i onda ako se radi o sporovima koji će djelovati izvan Engleske ili ako se radi o sporovima između radnika i radnika. Brodovlasnici su se pozivali na to da se radi o pozivanju na nepoštivanje ugovornih obveza i da se radi o nametanju uvjeta I.T.F.-a radnicima iz Hong Konga koji ih otklanjaju.

Prvostepeni sudac Donaldson je odbio prijedlog za izdavanje privremene naredbe, a Apelacioni sud (u vijeću Lord Denning M.R. i LL.JJ. Ealler i Eveleigh) je potvrdio prvostepeno rješenje. Uslijed pravnog lijeka na Kuću lordova njeno je vijeće potvrdilo prvostepeno rješenje iz ovih bitnih razloga:

Lord Diplock je dao prvi votum u kojem je tumačenjem teksta spomenutih propisa došao do zaključka da ne postoji mogućnost da se ospori ovlaštenje I.T.F.-a da postupa na način na koji je postupio. Kod toga se napose ogradio od toga da bi bilo od važnosti da li je ta odredba Zakona o radnim odnosima racionalna ili komercijalno svrsishodna, pa i o tome kako se prema njoj odnose interesirani radnici, nego se ona nameće jer je tako kako je tekstuirana sačinjena na temelju volje Parlamenta. Stoga i izričito stavlja izvan snage rješidbu u slučaju Camilla M. (1979) Apelacionog suda, koja je dopustila takvu privremenu naredbu jer je u potonjoj rješidbi Apelacioni sud (vodjen Lordom Denningom) smatrao da je motiv istiskivanja fiktivnih zastava ("flags of convenience") iz pomorskog prometa bila svrha postupaka sindikata, a to da nije radni spor. Lord Diplock naprotiv smatra da to jest radni spor. Neodlučno je da li se radi o tvrdoglavim postupcima ("Immunity is not forfeited by being stubborn or pigheaded") ili ne, a i takav postupak koji bi imao za svrhu obaranje poretka postavljanjem nerealnih zahtjeva u pogledu plaća ne bi uzročilo gubitak imuniteta od sudskog progona. Medjutim, ipak kod raspravljanja o privremenoj naredbi ne radi se samo o tome da se rasudi da li ima ili nema izgleda da se protustranka uspješno zakloni pod propise Zakona od 1974. o njenom imunitetu, nego kod toga treba uzeti u obzir pokraj toga i ostale okolnosti kao što su štete koje nastaju općenito iz takvog postupka. Medjutim, in concreto je očito da bi tuženi uspjeli sa svojom obranom utemeljenom na spomenutom zakonu, a da nema nikakvih drugih razloga za to da se odstupi od zauzetog stajališta. U tom smislu je Lord Fraser of Tullybelton naglasio da se i druge okolnosti moraju uzeti u obzir, a on je posebno istakao da kod odlučivanja o privremenim naredbama treba uzeti u obzir i vjerojatnost uspjeha strana-ka u meritornom sporu ("prima facie aspect"). On pogotovo ističe, kao i ostali članovi vijeća, da kod sporova kao što je ovaj u nazočnom slučaju rješavanje pitanja privremene naredbe rješava i meritorni spor jer se neće čekati rješavanje meritornog spora i tako gomilati gubitke broda.

Uslijed toga je konačno odbijen zahtjev za izdavanje privremene naredbe protiv bojkota broda "Nawala".

(LLR 1980, 1, str.1)

E.P.

Brodovi fiktivnih zastava i Medjunarodni
savez transportnih radnika

Poznato je da se Medjunarodni savez transportnih radnika (International Transport Workers Federation) bori protiv brodova fiktivnih zastava, tj. brodova koji viju zastavu s kojom ih ne veže nikakva druga veza nego samo upis u upisnik brodova odnosno države. Oni to čine zbog toga što su beriva posade brodova takvih zastava vrlo niska, a oni žele sačuvati svoja beriva na onoj visini koju su u odnosima s brodovlasnicima svojih država uspjeli postići. Medjutim, treba naglasiti da u zemljama u razvoju u toj djelatnosti I.T.F.-a neki nalaze za njih štetne elemente, jer sprečavaju da brodovlasnici fiktivnih zastava zapošljavaju njihove pomorce. Očito je naime da evropski ili sjeveroamerički brodovlasnici brodova pod fiktivnim zastavama upravo žele izbjeći visoka beriva pomoraca svojih zemalja, ali da u slučaju da moraju pomorcima zemalja u razvoju plaćati jednaka beriva, neće namještati te pomorce nego pomorce svojih zemalja.^{1/} Ovdje je razlog zašto se doista pomorci zemalja u razvoju ukrcani na brodovima fiktivnih zastava protive tome da potpišu uvjete ukrcavanja I.T.F.-a.

Slučaj "Camilla M." (1979) koji je u ovoj rješidbi stavljen izvan snage bio je malo različit od slučaja "Nawala".^{2/} Naime, u njemu se vidjelo da nema nikakvog radnog spora, nego da se radi o diskriminaciji prema fiktivnim zastavama. Tamo je izvorna posada bila indijska posada koja je bila sindikalno organizirana i čiji su ugovori o zaposlenju bili prošli cenzuru indijskog sindikata. Kada su brodovlasnici tu posadu vratili u Indiju na temelju zahtjeva I.T.F.-a i pribavili grčku posadu s plaćama kakve su ugovorene s grčkim pomoračkim sindikatima, ostao je I.T.F. kod svojeg stava, iako inače grčke brodove s plaćama prihvaćenim po grčkim sindikatima ne bojkotira. Tako se vidjelo da se zapravo radi o općoj mjeri prema fiktivnim zastavama, a ne samo o radnom sporu. Vijeće Kuće lordova je u slučaju "Nawala" izričito navelo da se ne može razlikovati slučaj "Nawala" od "Camilla M.", pa je tako dalo definitivno rješenje za sve buduće slučajeve bojkotiranja brodova fiktivnih zastava, bez obzira na konkretno činjenično stanje u pogledu sastava posade. Ovo rješenje će vjerojatno imati učinak i u drugim zemljama, u prvom redu u skandinavskim zemljama u kojima će

sudovi vjerojatno biti skloni slijediti engleski primjer. Međutim, u tom pogledu je dakako u prvom redu važno kako glase zakonske odredbe o imunitetu sindikata za njihove akcije te vrste, jer su engleski propisi nesumnjivo najliberalniji u tom pogledu, odnosno ne dopuštaju sudski nadzor nad sindikalnom djelatnošću u odnosu na obvezno-pravne odnose koji proističu iz radnog spora vrlo široko definiranog.

Ovaj judikat, koji s gledišta engleskog prava sigurno ima veliko značenje, djelovat će i na odnose I.T.F.-a sa sindikatima zemalja u razvoju. Naime, na području diskusija u krilu UNCTAD-a o ekonomskim posljedicama upisa brodova u upisnike zemalja otvorenih upisnika vidjelo se da stajališta I.T.F.-a ne nailaze na nepodijeljene simpatije u zemljama u razvoju. Jedan od argumenata s kojim zemlje u razvoju pobijaju postojanje fiktivnih zastava je i taj da bi jedan od odlučnih kriterija za državnu pripadnost broda (ali ne i jedini) trebao biti kriterij nacionalne posade, a te zemlje koje tako argumentiraju nalaze da bi strani kapitali rado dolazili u zemlje u razvoju u kojima postoji jeftina pomoračka radna snaga, a ne bi više dolazili pod zastavu država s otvorenim upisnikom (koje notorno nemaju pomoračke kvalificirane radne snage).³⁷ Ako bi plaće pomoraca iz razvijenih pomorskih država i pomorskih država u razvoju bile približno izjednačene otpao bi ovaj stimulans za premještanje trgovačkih mornarica fiktivnih zastava pod zastavu drugih zemalja u razvoju.

Kako je u slučaju "Camilla M." na I.T.F. djelovao upravo motiv premještanja broda pod fiktivnu zastavu zbog uštede operativnih troškova (brod je bio nov, opterećen mortgageom od 15 milijuna, a vrijednost mu je na tržištu pala za vrijeme od 4 godine na 8 milijuna, pa se brodovlasnik želio riješiti skupe posade pod skandinavskom zastavom) pokazuje da I.T.F. doduše brani interese svih pomoraca, ali na način koji vrlo teško može djelovati kao potpora proširenju učešća radne snage iz zemalja u razvoju širom svijeta u trgovačkoj mornarici.

E.P.

1/ O tome v. mišljenje predstavnika generalnog tajnika UNCTAD-a u "Report of the Ad hoc Intergovernmental Working Group on the Economic Consequences of the

Existence or Lack of a Genuine Link between Vessel and Flag of Registry", Dok. TD/B/C.4/177-TD/B/C.4/AC.1/3 (o prvom zasjedanju Radne grupe od 6. do 10.II 1978, § 11 (str.5).

2/ Rješidba u slučaju "Camilla M." je objavljena u LLR 1979, 1, 26 i u European Transport Law, XIV/1979 /str.370 i d.

3/ Takva su stajališta izražavali predstavnici država u razvoju u dokumentu citiranom pod 1/ i na drugom zasjedanju Radne grupe od 14. do 22.II 1980. (V. Dok. "Report of the Ad hoc Intergovernmental Working Group on the Economic Consequences of the Existence or Lack of a Genuine Link between Vessel and Flag of Registry on its second session", TD/B/784-TD/B/C.4/191 - TD/B/C.4/AC.1/3, passim.)

ENGLJSKI APELACIONI SUD

Presuda od 25,26,27. i
30.IV i od 1.V 1978.

Toepfer c/a Lenersan-Poortman N.V.

i

Toepfer c/a Verheijdens Veervoeder Commissiehandel

Suci: L.J. Megaw, L.J. Eveleigh i L.J. Brandon

Pomorska kupoprodaja CIF - Kupoprodajni ugovori sklopljeni po standardnim uvjetima FOSFA 12 - Plaćanje uz prijem dokumenata - Klausula plaćanja točno određuje datum kada plaćanje treba biti izvršeno - Prodavatelji predali dokumente kupcima nakon vremena utvrdjenog u ugovoru - Kupci imaju pravo na raskid ugovora nakon što su odbili prijem dokumenata koji su im bili ponudjeni po isteku ugovorom utvrdjenog vremena

Tužitelji kao prodavatelji u ovom sporu, Alfred C. Toepfer iz Hamburga, kupili su 1.000 tona uljne repice od United Grain Growers of Winnipeg, CIF Rotterdam (Europort, ukrcaj u studenom/prosincu 1974). Potom su ponovo prodali 400 tona Verheijdens Veervoeder Commissiehandel i 350 tona Lenersan-Poortman N.V. - oba kupci, tuženi u ovom sporu.