

koji su primjenjivali čl.8. Konvencije i odgovarajuće odredbe internih zakona. Institut spašavanja je možda onaj institut plovidbenog prava u kojem ima najmanje kolizijskih pitanja i najmanje odudaranja judikatura međusobno. Cini nam se kao da su prikazane presude zapravo smatrale da se zakonski propis može staviti izvan snage, iako to u našem pravu nije moguće.

E.P.

B/ Odluke stranih sudova i arbitraža

KUĆA LORDOVA

Presude od 25.XI 1982.

Brod "Morwiken"

Vijeće: Lord Diplock, Lord Keith of Kinkel, Lord Roskill, Lord Brandon of Cokbrook i Lord Brightman

UGOVORENA INOZEMNA PODSUDNOST

Ugovorena podsudnost suda u Amsterdamu - Visina odgovornosti po nizozemskom pravu manja je od one po Visbyskim pravilima i engleskom Zakonu od 1971. - Član 5. Protokola od 1968 /modificirani čl. X Haških pravila/

U ovom sporu je tužitelj, krcatelj, utužio naknadu štete koju mu je prouzročio tuženi izdatnik teretnice nemarnim radom svojih namještenika u iskrcaju tereta u luci odredišta /za detalje ovog slučaja v. prikaz presude engleskog Apelacionog suda od 13.I 1982. u ovom periodiku, br.94, str.50/, ali je tuženik prigovorio nadležnosti suda pozivajući se na uglavak teretnice prema kojemu je za sudjenje u ovom sporu isključivo nadležan sud u Amsterdamu u Nizozemskoj i da je odgovornost ograničena na 1.250.- nizozemskih guldena. Prvostepeni sudac /Sheen J./ smatrao je da može odijeliti dio uglavka koji se odnosi na nadležnost suda od pitanja visine odgovornosti i na prijedlog tužene stranke dopustio obustavu postupka. Apelacioni sud je u presudi od 13.I 1982. /vijeće: Lord Denning M.R, LL.JJ. Ackner i Sir Sebag Shaw/ uslijed žalbe tužitelja preinačio odluku prvostepenog suda i dozvolio nastavak postupka nalazeći razlog za to što je Merchant Shipping Act 1971. protegnuo svoju valjanost na sve teretnice koje su izdane u

državama ugovornicama ili u kojima je ukrcaj izvršen u državi ugovornici Protokola od 1968, pa kako je u konkretnom slučaju bilo udovoljeno tim obim uvjetima, uglavak teretnice o granici odgovornosti ne može imati učinka jer je u neskladu s t.8, čl.III Haških pravila, tj. snižuje odgovornost vozara prema imatelju teretnice.

Žalba tuženih upravljena na Kuću lordova je odbijena. Obrazloženje je sadržano u "leading speech" Lorda Diplocka, jer su se ostali članovi vijeća samo s njim suglasili bez dodatnih komentara, tako da je tom votumu za područje primjene Haško-Visbyskih pravila dano konačno stajalište za područje V.Britanije, ali će vrlo vjerojatno djelovati na praksu i dalje od toga. U presudi je naglašeno da je pravno stanje u Skotskoj isto kao i u Engleskoj. /Ovo je naglašeno stoga što je teretnica izdana i teret ukrcajan u polaznoj luci Leith u Skotskoj./

Lord Diplock nakon kratkog sažetka sadržaja spora navodi tekst uglavka, primjena kojega je sporna, a nakon toga i odredbe Haško-Visbyskih pravila /čl.III, t.1, 2. i 8, IV i V/ kao i odnos uglavka i tih odredaba pravila. Ističe kako su Haško-Visbyska pravila iz Protokola od 1968. stupila na snagu u Engleskoj time, što je već proglašeni Carriage of Goods by Sea 1971. zajedno s njima stavljen na snagu. Pravila /čl.X/ i dosljedno Zakon od 1971. imaju se primijeniti na teretnice koje su izdane u državi ugovornici ili kada je prijevoz počeo u luci države ugovornice ili ako sadrži i "Paramount Clause". Ista su pak Pravila promijenila granicu odgovornosti, pa je umjesto odgovornosti po jedinici tereta uvedena odgovornost po kilogramu tereta, ako ta ispada veća od jedinične odgovornosti, pa je tako u ovom slučaju prema nizozemskom pravu /u kojemu je u vrijeme događaja vrijedila Konvencija od 1924. nepromijenjena Protokolom od 1968/ odgovornost bila za konkretni teret /jedna jedinica/ 250.- funti, a prema engleskom pravu nešto više od 11.000.- funti. Tuženi vozar se poziva na to da je klauzula o nadležnosti suda nezavisna od one o primjenljivom pravu, a da je osim toga analoga dopuštenoj klauzuli o stranoj arbitraži prema Arbitration Actu od 1975 /čl.1/. Sud odbija te prigovore, jer smatra da se Pravila moraju tumačiti bez obzira na doslovno tumačenje, ali tako da djeluju u pravcu unifikacije, kako je to Lord Macmillan rekao u Stag Line Ltd. v. Foscolo, Mango & Co. /1931/ govoreći o Haškim pravilima. Stoga Lord Diplock smatra da je klauzula o nadležnosti suda u sporu oko naknade štete na teretu prema Haško-Visbyskim pravilima /čl. III, t.8/ nevaljana i da nema učinka /on smatra da je bilo

dovoljno u propisu reći da nema učinka, ali Konvencija u oba autentična teksta, francuskom i engleskom, upotrebljava oba izraza/, ali da to ne znači da ne bi imala učinka u svim sporovima iz teretnice. On navodi primjer spora oko vozarine, koji ne potpada pod ograničenja Pravila iz čl.III,t.8, koja ne dopuštaju da se uglavi nešto što bi preva krcatelja na naknadu štete ograničavalo, odnosno bilo nepovoljnije za nj od zakonski utvrđenog prava na naknadu uslijed odgovornosti utvrđene u Pravilima. Uostalom, to bi vrijedilo i kod arbitražnih klauzula, jer i arbitri moraju ne samo utvrditi pravo primjenljivo na ugovor, nego moraju i primijeniti kogentna pravila mjesta gdje je ugovor zaključen. Konačno se Lord Diplock poziva na svoj judikat u MacShannon v. Rockware Glass Ltd. /1978/ koji je reproduciren u Castanho v. Brown & Root /UK/ Ltd. /1981/, u kojem je rečeno da za to da se dopusti obustava postupka mora postojati dokaz da se pred drugim sudom pred kojim bi trebalo suditi može postići rješenje s manje teškoća za stranke i s manje troška, a da osim toga tužitelj neće izgubiti svoje zakonite osobne i pravne prednosti koje bi mogao postići u sudjenju pred engleskim sudom. Na kraju polemizira s F.A. Mannom u BYBIL 1972-3 /str.117/ i zamjera mu što nije obratio dovoljnu pažnju na činjenicu što je dikcija Zakona od 1971. sasvim druga od Zakona od 1924, a da osim toga u Zakonu od 1924. nije bilo čl.X Haško-Visbyskih pravila, jer ga u Konvenciji od 1924. u tom obliku nije ni bilo.

Jednoglasna presuda je donešena mjesec dana nakon zaključenja rasprave pred Kućom lordova 25.X 1982.

/MLR 1983, 1,1, str.1/

E.P.

Još o klauzulama o podsudnosti i o kogentnom pravu u V.Britaniji

Ova presuda ističe da se odnosi na čitavo Ujedinjeno Kraljevstvo, kao što je to i prirodno, jer je ono stranka ugovornica Haško-Visbyskih pravila i jer Carriage of Goods by Sea Act, 1971. vrijedi i za Škotsku.<sup>1/</sup> Carriage of Goods by Sea Act, 1971. stupio je na snagu u godini 1977, tj. Kraljičinom naredbom u Tajnom savjetu nakon što je za V.Britaniju stupio na snagu Protokol od 1968. o promjenama u Konvenciji o teretnici od 1924, nakon ratifikacije Protokola 1.X 1976. Međjutim, UK je, kao i Nizozemska, ratifici-

rajući Protokol otkazalo izvorna Haške pravila iz Konvencije o teretnici od 1924, pa je tako u UK na snazi Konvencija od 1924. u redakciji Protokola od 1968. Prilikom uzakonjenja u Engleskoj je izričito dane zakonske snage Haško-Visbyskim pravilima, koja su priložena kao aneks /"Schedule"/ Zakonu od 1971. Nema nikakve sumnje o njihovoj kogentnoj snazi u okviru t.8, čl.III Konvencije, a izričito isticanje Apelacionog suda i Kuće lordova, da bi strani ugovoreni sud primijenio svoje pravo i da prema tome ugovaranje takvog suda u sebi sadrži i smanjenje vozarove odgovornosti, koju spomenuta t.8, čl.III zabranjuje, rješava jedno pitanje koje su prvostepeni sudac i u našem komentaru apelacione rješidbe /ovaj periodik, br.94, str.53/ spomenuti autori stavljali u sumnju.

Dogadjaj se zbio u 1978, kako je u presudi istaknuto, pa na nj treba primijeniti Zakon od 1971. jer je on u doba izdane teretnice 21.V 1978. bio već na snazi /v.gore/, pa je prema tome rješidba svakako mjerodavna za sve slučajeve u kojima bi se htjelo in concreto zaobići kogentna pravila iz Zakona od 1971. Gornja rješidba i same ukazuje na to da će derogaciona klauzula ipak moći djelovati kada neće dirati u opseg i visinu odgovornosti vozara. Međutim, ona rješava takodjer slučajeve do kojih bi moglo doći, a to je kad bi se pokušalo na teretnice na koje treba primijeniti taj Zakon, ugovoriti primjenu prava koje zemlje koja nije stranke ugovornica ni Haških ni Haško-Visbyskih pravila. Sigurno je da će ta rješidba imati znatan utjecaj na judikaturu zemalja koje su ratificirale Visbyska pravila, a napose na one koje su istovremeno otkazale Haška pravila. Tako je postupila i Nizozemska /ratifikacija Protokola od 1968. na 26.IV 1982/ pa je vrijedno da se osvrnemo na jedno mišljenje koje se u vezi s tim pojavilo u nizozemskoj literaturi.

W.E. Hack<sup>2/</sup> smatra da izvjesna opasnost nastaje odatle što se otkazom Haških pravila i zadržavanjem samo Haško-Visbyskih pravila na snazi otvara izvenugovorno stanje prema zemljama koje su države ugovornice samo Haških pravila, i da bi prema tome moglo doći, kod prijevoza iz takvih zemalja i kod teretnica izdanih u takvim zemljama bez "Paramount Clause" koja bi se pozivalo na zemlju odredišta, do takvog stanja kod kojega bi se mogle izbjeći svake kogentna odgovornost. Naime, pisac se boji zaključka da pošto nema više temelja u Haškim pravilima da se primijeni njihova kogentna odgovornost na takvu teretnicu, a radi se o zemlji neugovornici Visbyskih pravila, da bi moglo doći do izbjegavanja bilo kakve kogentne odgovornosti.

On smatra da bi trebalo slijediti judikaturu roterdamskog Okružnog suda /sudac Erades/ koje je prije i poslije stupanja na snagu Haških pravila u Fizozemskoj primjenjivala na ulazne teretnice njihova pravila. Smatra da bi zakonodavac naprosto trebao kogentno primijeniti Haško-Visbyska pravila na sve ulazne teretnice, bez obzira na zemlju porijekla. Uostalom, dodajem, tome ništa ne stoji nasuprot, jer posljednji stav novog čl.X /čl.5. Protokola/ dopušta državama ugovornicama da protegnu Visbyska pravila i na teretnice koje nisu obuhvaćene prethodnim točkama istog člana. To pak znači samo to da se može protegnuti i na ulazne teretnice, kao što je i bilo predviđeno u nacrtu čl.X u tekstu koji je bio prihvaćen na Riječkoj konferenciji CMI-a 1959.<sup>3/</sup> i na Stockholmskoj konferenciji 1963.<sup>4/</sup> Očigledna je prema tome kompromisna svrha tog ovlaštenja.

Čini nam se da je rješidba Kuće lordova riješila problem odnosa klauzule o podsudnosti prema kogentnim propisima domaćeg pomorskog prava utemeljenog na međunarodnim unifikacijskim instrumentima, ali bi možda još šira odredba, naime takva koja bi obuhvaćala sve teretnice koje ili izlaze iz države ugovornice /koja je i država foruma/ koja donosi zakon pa ih je podvrgla njegovim kogentnim propisima. Ovo bi uglavnom odgovaralo našem domaćem pravu /čl. 1001. ZPUP-a/<sup>5/</sup> zasada osnovanom na Haškim pravilima, ali bi to vrijedilo i ako bi, kao što treba očekivati, bila ratificirana Visbyska pravila. Slučaj "Morwiken" uvelike promiče pravnu sigurnost, pa se treba nadati da će ga i druge jurisdikcije slijediti.

E.P.

---

1/ Poznato je da je škotsko pravo bitno različito od engleskog common lawa, jer je ono imalo svoj osebujni razvoj na rimskopravnom temelju, sve do ujedinjenja Škotske s Engleskom. I nakon tog čina je škotsko pravo ostalo različito od engleskog. Međutim, sudstvo je od tada ostalo u prvom i drugom stupnju odijeljeno, ali je Kuća lordova nadležna kao posljednja instance i za Škotsku. Treba napomenuti da za Škotsku ne vrijede precedenti Apelacionog suda u Londonu, nego za nju vrijede samo precedenti Kuće lordova. Prema tome i kod tumačenja unificiranih propisa može doći do različitih stavova u te dvije jurisdikcije. Zakoni kojima se uvode unifikacijske konvencije u Vel. Britaniji redovito vrijede za Englesku i Škotsku.

- 
- 2/V. W.E.Heck, Internationalism above freedom of contract, the Rotterdam District Court's view on the scope of the Hague Rules Convention, A lesson for the Hague-Visby era, u Essays on International & Comparative Law in Honour of Judge Erades, The Hague 1983, str.69 i d, napose str.78.
- 3/ V. Comité Maritime International - XXIV<sup>ème</sup> Conférence - Rijeka - 1959, str.430.
- 4/ V. Comité Maritime International - XXV<sup>ème</sup> Conférence - Stockholm 1963, str.546.
- 5/ Jednaka odredba bila je sadržana i u Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova /čl.130-132/, a u skladu s tendencijama na koje je ukazivala literatura. V. E.Pallus, O nekim pitanjima odgovornosti brodara u vezi s Bruxelleskom konvencijom o teretnici, u "Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova", Zagreb 1951, str.149, napose str.164 i d.