

JUGOSLAVIJA BI TREBALA ŠTO PRIJE RATIFICIRATI VISBYJSKA PRAVILA

(Razmišljanja uz englesku presudu u slučaju broda Rosa S)

Velimir Filipović,
redoviti profesor Pravnog
fakulteta u Zagrebu

UDK 347.79
izvorni znanstveni rad

Ističe se potreba da Jugoslavija ratificira Visbyjska pravila s obzirom na nedavnu presudu engleskog suda u slučaju broda Rosa S, gdje je sudac presudio da granica odgovornosti broдача od 100 funti iz Haških pravila iznosi 6.630 engleskih funti računajući vrijednost zlata sadržanu u tom limitu. S obzirom na niske granice ograničenja odgovornosti broдача prema našem zakonu strahuje se da bi strani sudovi mogli prema našem broдарu primijeniti limit iz Haških pravila, što bi prema takovom stajalištu u praksi značilo njegovu neograničenu odgovornost. Osim ratifikacije Visbyjskih pravila predlaže se i promjena našeg zakona u pravcu da se dinarski iznos limita osloni na SDR tako da predstavlja konstantu neovisnu o deprecijaciji domaće valute.

UVODNE NAPOMENE

Nedavno donesena prvostepena presuda engleskog pomorskog suda (21. VII. 1988) u slučaju broda Rosa S potvrđuje ispravnost naših strepnji da bi oklijevanje u prihvaćanju nekih novijih međunarodnih sporazuma na području pomorskog prijevoza moglo dovesti naše broдарe u vrlo nepovoljan ekonomski položaj.¹ Naime poznata je činjenica da su na području međunarodnog pomorskog prijevoza do danas donesena tri osnovna međunarodna sporazuma: Konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici, Bruxelles

¹ Već smo 1980. nakon donošenja novih SDR protokola iz prosinca 1979. upozoravali da bi prihvaćanje tih protokola bio za našu zemlju nužan korak u osuvremenjivanju pomorskog prava. Vidi: V. Filipović, Dva nova bruxelleska Protokola pomorskim konvencijama iz 1979, UPPPK, br. 88, Zagreb 1980, str. 22—27.

1924 (tzv. Haška pravila),² Protokol uz tu konvenciju donesen u Bruxellesu 1968 (tzv. Visbyjska pravila)³ s dodatnim protokolom iz 1979 (tzv. SDR Protokol)⁴ i konačno Konvencija UN o prijevozu robe morem donesena u Hamburgu 1978 (tzv. Hamburška pravila).⁵ Svi nabrojani međunarodni sporazumi sakupili su dovoljan broj ratifikacija i stupili na snagu, osim Hamburških pravila kojima je pristupila tek nekolicina država i sasvim je neizvjesno kada će biti prihvaćena.

Jugoslavija je od spomenutih sporazuma jedino ratificirala Haška pravila.⁶ Željeli bismo u ovome napisu još jednom upozoriti na potrebu ratifikacije Visbyjskog i SDR protokola upravo u svjetlu nedavno donesene engleske presude.

ENGLSKA PRESUDA U SLUČAJU BRODA ROSA S

U citiranoj presudi u slučaju broda Rosa S⁷ izvršen je prijevoz iz Livorna u Italiji tereta 222 sanduka koji su sadržavali potpunu opremu za tvornicu za preradu aluminijskog namijenjenog za Mombasu u Keniji. Prilikom prispjeća u luku odredišta ustanovljeno je da je jedan sanduk s opremom teže oštećen. Vlasnici tereta podigli su tužbu pred prvostepenim Pomorskim sudom u Londonu prema brodaru, koji je priznao svoju odgovornost, a spor se vodio samo oko visine granica odgovornosti. Stranke u sporu su se složile da je teretnica izdana u skladu s odredbama Haških pravila i da se jedino trebaju primijeniti odredbe Bruxelleske konvencije iz 1924. Pri tome je sudac Hobhouse kao jedini autentični tekst uzeo francuski original⁸ i engleski prijevod. Prema engleskom prijevodu čl. 4. pravilo 5. st. 1. glasi: »Ni vozar ni brod nisu ni u kojem slučaju odgovorni za gubitke ili oštećenja koja su uzrokovana na robu ili u vezi s robom preko iznosa od 100 funti (u francuskom originalu »100 livres sterling« op. V. F.) po koletu ili jedinici tereta, ili odgovarajućeg iznosa u nekoj drugoj valuti, ako nije kratelj naznačio narav i vrijednost robe prije ukrcavanja i ako je ta naznaka bila unesena u teretnicu.«

Član 9. iste konvencije kaže: »Novčane jedinice spomenute u ovoj konvenciji uzimaju se prema vrijednosti u zlatu.

One države ugovornice u kojima se funta (franc. »livre sterling«) ne upotrebljava kao novčana jedinica pridržavaju pravo da svote označene u

² Tekst vidi kod I. Grabovac, Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split 1986, str. 19—27.

³ Ibidem str. 102—107.

⁴ Ibidem str. 207—210.

⁵ Original i prijevod Hamburških pravila s komentarom vidi: V. Filipović — E. Pallua, UPPPK, br. 78, Zagreb 1978, str. 1—96.

⁶ Jugoslavija je 1959. ratificirala Haška pravila. Vidi Sl. 1. SFRJ, Dodatak: Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 7/59.

⁷ Vidi: The Times, Law Report, August 10, 1988, str. 35.

⁸ U to vrijeme međunarodni sporazumi sastavljali su se samo u jednom izvornom tekstu — francuskom.

ovoj konvenciji u funtama zamijene u zaokružene iznose u skladu s vlastitim novčanim sustavom.

Nacionalni zakoni mogu dopustiti dužniku mogućnost da se oslobodi duga plaćanjem u nacionalnoj valuti prema tečaju koji je na snazi na dan dolaska broda u luku ukrcaja odnosne robe.«

Zastupnik tužitelja je iznio da bi čl. 4. pravilo 5. Haških pravila trebalo tumačiti prema izvornom tekstu, a u vezi s prvom rečenicom čl. 9. tako da bi umjesto »100 funti« trebalo reći »100 funti sterlinga u zlatnoj vrijednosti.« Vrijednost 100 zlatnih funti iz 1924. bila je jasno definirana prema Zakonu o kovanju novca (Coinage Act) iz 1870. kao količina od 798.805 grama zlata finoće 916,66, što odgovara težini od 732.238 grama čistog zlata. Na dan isporuke robe 1. VI. 1984. vrijednost te količine zlata iznosila je 6.630 engleskih funti, tj. 6.491 kenijjskih funti, u kojoj valuti je bio i postavljen odštetni zahtjev.

Zastupnik tuženog usprotivio se tom stajalištu tužitelja tvrdeći da je netočno i da ograničenje odgovornosti treba iznositi 100 engleskih funti tj. ekvivalent te svote izražen u kenijjskim funtama. Također je izjavio da čl. 4. Konvencije ne treba tumačiti u vezi s odredbom čl. 9. koja je sama po sebi nejasna.

Sud je prihvatio stajalište tužbe smatrajući da je potrebno povezati čl. 4. s čl. 9. Konvencije čime se ispunjava namjera sastavljača konvencije da izraze ograničenje u zlatnoj klauzuli. Budući da je Zakon o kovanju novca precizno odredio težinu i finoću zlata u tih 100 funti sterlinga, nema ni zapreka ni nejasnoća u određivanju protuvrijednosti te količine zlata u funtama odnosno u preračunavanju tog iznosa u nacionalnu valutu prema tečaju, koji je na snazi na dan dolaska broda u luku ukrcaja robe. Sud je također ustvrdio da postoji čitav niz inozemnih sudskih presuda⁹ koje su uzele u obzir prilikom određivanja limita odgovornosti upravo protuvrijednost težine zlata sadržane u tih 100 funti i da upravo želi da i u Vel. Britaniji to treba tako interpretirati. Sud je također citirao i jednu englesku presudu iz 1954 Pyrene Co Ltd v. Scindia Navigation Co Ltd u kojoj je sudac Devlin među ostalim rekao: »... ograničenje odgovornosti izraženo je u čl. 4. i ono iznosi 100 funti no to treba vezati s čl. 9. koji propisuje da se ta svota treba uzeti kao vrijednost u zlatu...« No valja istaknuti da je u citiranoj presudi isti sudac Devlin kasnije utvrdio da postoji sumnja u tumačenje i djelotvornost toga člana naročito s obzirom na ugovor o zlatnoj klauzuli koji je sastavilo Britansko udruženje za pomorsko pravo i o kojem će malo kasnije biti riječi.

Svakako je prvostepena presuda suca Hobhousea u slučaju Rosa S prva koja na izričit način prekida dileme koje su se povremeno javljale u interpretaciji tog člana, naime da li 100 funti u zlatu znači određenu vrijednost koju je ta svota imala 1924. godine u točno izraženoj količini zlata, ili pak bi to bila vrijednost zlata koju se može kupiti za 100 engleskih funti u pa-

⁹ Nama je poznata takva presuda Genovskog suda od 6. IX. 1978, Dir. Mar. str. 90.

piru. Takva različitost interpretacija nije postojala u Vel. Britaniji u vrijeme donošenja Haških pravila, jer je to tada bilo identično.¹⁰ Svakako u slučaju broda Rosa S sud se priklonio prvoj alternativi, no vjerujemo da će zbog izuzetne važnosti te odluke o njoj konačnu riječ morati reći i viši sudovi, a eventualno i Kuća lordova.

SPORAZUM O ZLATNOJ KLAUZULI

Britansko udruženje za pomorsko pravo sastavilo je 1. VIII. 1950. tzv. Sporazum o zlatnoj klauzuli («The Gold Clause Agreement») kojem su pristupili osiguratelji tereta, predstavnici udruženja tereta, PX I klubovi, brodovlasnici, udruženja osiguratelja. U tom sporazumu je između ostalog trebalo riješiti »trnoviti« problem, kako ga je nazvao Tetley, zlatne vrijednosti 100 funti iz Haških pravila.¹¹ Stranke sporazuma uglavile su međusobno da će ograničenje odgovornosti iz Haških pravila iznositi 200 funti po koletu ili jedinici tereta. Sporazum je imao velikog uspjeha i pristupili su mu gotovo sva spomenuta udruženja u Vel. Britaniji, ali i mnogi strani potpisnici. Kada su 1. VII. 1977. stupile na snagu odredbe Visbyjskog protokola iz 1968, koji je bila ratificirala i Vel. Britanija,¹² izmijenjen je i Sporazum o zlatnoj klauzuli iz 1950. tako da se svota ograničenja odgovornosti usklađuje s novim limitom iz Protokola i iznosi 400 funti.

Premda su granice odgovornosti navedene u Sporazumu ugovornog karaktera i vrijede samo između stranaka postavlja se ipak pitanje valjanosti. U tom se pitanju potpuno slažemo s Markianosom,¹³ koji tvrdi da je takav sporazum moguć samo u slučaju ako se zauzme stajalište da su tih 100 funti iz Haških pravila »papirnat« a ne zlatne funte. Naime kad bi se pod tim razumjela vrijednost zlatnih funti, kako je učinjeno u navedenoj presudi, onda bi takav Sporazum iz 1950. koji utvrđuje iznos na 200 funti bio ništavan, jer bi predstavljao ugovorno smanjenje zakonskog limita, što bi bilo u očitoj suprotnosti s kogentnim odredbama Haških pravila o visini odgovornosti pomorskog vozara. Možda je i razlog mogućnosti opstanka takva sporazuma upravo u tome što se dosada engleska sudska praksa nije jasno opredijelila.

VISBYJSKI I SDR PROTOKOL

Protokol o izmjeni konvencije o teretnici, tzv. Visbyjska pravila donesena 1968. uz ostala »poboljšanja«¹⁴ Haških pravila zamijenila su i njihov

¹⁰ U Vel. Britaniji je sve do 1931. bila jednaka vrijednost zlatne i papirnate funte.

¹¹ Detaljnije o tom sporazumu vidi: W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Montreal 1988, str. 1239. i dalje.

¹² Vel. Britanija ratificirala je Visbyjski protokol 1. X. 1976.

¹³ Vidi: D. Markianos, *Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung*, Hamburg 1960, str. 205.

¹⁴ Detaljnu analizu svih promjena koje su donijela Visbyjska pravila vidi u iscrpnoj studiji: E. Pallua, *Revizija konvencije o teretnici od 1924. i jugoslavensko zakonodavstvo*, Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 1, Zagreb 1970, str. 37—48.

čl. 4. st. 5. tako da glasi: »Osim u slučaju ako je krcatelj naznačio vrstu i vrijednost robe prije njenog ukrcaja, pa je ta naznaka unesena u teretnicu, vozar ni brod neće ni u kojem slučaju biti odgovorni za gubitak ili oštećenje robe ili u vezi s tom robom za iznos veći od 10.000 franaka po koletu ili jedinici tereta ili 30 franaka po kilogramu brutto težine izgubljene ili oštećene robe, s tim da se primjenjuje granični iznos koji je viši...«

U Visbyjskom protokolu umjesto funte kao novčane jedinice prihvaćen je tzv. zlatni Poincaré franak (jedinica koja se sastoji od 65,5 miligrama zlata čistoće 900/1000).

Sporazum članica Međunarodnog monetarnog fonda 1974. da se zlato prestane upotrebljavati kao osnovica vrijednosti tečaja pojedinih valuta i uvođenjem novog sustava tzv. Posebnih prava vučenja (Special Drawing Right — SDR) kojim se kao jedinica uzima prosjek najjačih svjetskih valuta kao novi standard, dovelo je do potrebe ponovnog revidiranja Visbyjskih pravila, što je i učinjeno na Diplomatskoj konferenciji od 17—21. XII. 1979. u Bruxellesu kada je donesen novi tzv. SDR protokol.

Protokol iz 1979. mijenja 10.000 Poincaré franaka koliko je ograničenje prema jedinici tereta u 667,67 SDR, a 30 Poincaré franaka koliko je ograničenje po brutto kilogramu težine izgubljenog ili oštećenog tereta u 2 SDR.

OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI PREMA JUGOSLAVENSKOM PRAVU

Haška pravila (čl. 9. st. 2) dopuštaju državama ugovornicama u kojima se funta ne upotrebljava kao novčana jedinica da svotu ograničenja iz konvencije zamijene u zaokružene iznose u skladu s vlastitim novčanim sustavom. Sastavljači konvencije imali su pred očima 100 funti u zlatu i nisu mogli predvidjeti kako će se vrijednosti pojedinih nacionalnih valuta sasvim različito razvijati. Kada je Tetley 1978. u drugom izdanju svoje knjige¹⁵ sastavio usporedni tabelarni prikaz limita odgovornosti brodarara kako su ga pojedine države ugovornice izrazile u domaćoj valuti (a pretvorene u američke dolare) proizlazilo je da Španjolska s 62 US dolara (tada 5000 pezeta) predstavlja donju granicu, a Švicarska s 1.455 US dolara (2000 franaka) gornju granicu raspona u kojima su se kretali ti limiti. Gledajući te razlike postaje jasno zašto se u praksi često vodi tako žustra bitka oko izbora suda i primjene prava, jer je to bitno za određivanje svote ograničenja odgovornosti.

Prvi limit određen u Jugoslaviji nalazimo u Zakonu o ugovorima o iskoristavanju pomorskih brodova 1959.¹⁶ prema kojem brodar odgovara do 200.000 din (starih!). Deset godina kasnije ta je granica bila u Noveli¹⁷ zakona povišena i iznosila je 3500 din (novih), što je tada odgovaralo približno svoti od 200 US dolara. U Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi¹⁸ prva je

¹⁵ Vidi: W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto 1978, str. 532—533.

¹⁶ Sl. l. FNRJ, br. 25/59.

¹⁷ Sl. l. SFRJ, br. 20/69.

¹⁸ Sl. l. SFRJ, br. 22/77.

svota ograničenja odgovornosti iznosila 4.000 din (čl. 567), a kasnije je odlukama SIV-a bila tri puta povisivana.¹⁹ Potrebno je napomenuti da je zbog vrtoglave deprecijacije dinara ta svota izražena u domaćoj valuti poprimala povremeno tako niske vrijednosti da bi ih teško bilo koji strani sud prihvatio kao realnu granicu brodareve odgovornosti. Tako je na pr. u travnju 1988. svota ograničenja od 40.000 din iznosila svega 28 US dolara, a peterostruko povećana najnovijom Odlukom SIV-a²⁰ na 200.000 din dosegla u rujnu protuvrijednost od 57 US (!) dolara.

Ako bi neki strani sud primjenjujući granicu odgovornosti iz Haških pravila došao do 100 zlatnih funti (prema citiranoj presudi engleskog suda 6.630 engl. funti), onda bi ta granica odgovornosti izražena u US dolarima bila 11.668 dolara po koletu ili jedinici oštećenog ili izgubljenog tereta. Takva potencijalna gotovo neograničena odgovornost broдача mogla bi se jedino izbjeći ratifikacijom Visbyjskih pravila i preuzimanjem njihovih limita odgovornosti. Računajući da je 1 SDR otprilike 1,30 US dolara, granica odgovornosti broдача bila bi 868 US dolara po jedinici tereta odnosno 2,6 US dolara po brutto kilogramu težine izgubljenog ili oštećenog tereta. Svakako i tako veliko povišenje granice odgovornosti bilo bi više nego trinaest puta niže od izraženog limita u zlatnim funtama.

Pred našim sudovima su zastupnici stranih osiguratelja već u više navrata pokušavali, ukazivanjem na činjenicu što je u ulazne teretnice bila uvrštena tzv. »Paramount klauzula« (koja uključuje primjenu Haških pravila), tvrditi da su time stranke ugovorile višu odgovornost od one propisane našim zakonom. Naši se sudovi nisu priklonili takvu stajalištu, ali nije sasvim sigurno kako bi se prema takvu prigovoru odnosili eventualno nadležni strani sudovi.

No što bi trebao poduzeti naš zakonodavac s obzirom na već duže vremena veliku deprecijaciju domaće valute? Smatramo da bi stilizaciju čl. 567. koji govori o ograničenju odgovornosti trebalo promijeniti i to tako da se dinarski odredi relacija prema posebnim pravima vučenja tj. SDR-ima. Takva promjena ne bi bila, prema našem mišljenju, u suprotnosti s našim pozitivnim propisima, niti stajalištu monetarnog nominalizma, jer se zakonodavac time ne bi pozivao ni na kakvu stranu valutu ni zlatnu klauzulu, nego samo na odnos dinara prema jednoj međunarodnoj jedinici, koje smo se kao država članica Međunarodnog monetarnog fonda i dužni pridržavati. U tom bi pravcu Savezni komitet za saobraćaj i veze kao predlagач takvih zakonskih promjena trebao poduzeti korake kod nadležnih saveznih organa da objasni tu specifičnu situaciju i otkloni eventualne nesporazume.

¹⁹ Prema čl. 1036. t. 4. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi daje se u nadležnost SIV-u da u slučaju promjene pariteta dinara propisuje nove novčane svote ograničenja brodareve odgovornosti. Nažalost pad domaće valute bio je tako brz da se nakon razmjerno kratkog vremena ponovno ukazala potreba SIV-ove intervencije.

²⁰ Sl. I. SFRJ, br. 48/88.

ZAKLJUČAK

Ponavljamo već više puta iznesene tvrdnje o potrebi ratifikacije Visbyjskih pravila. Nedavna presuda engleskog suda samo potvrđuje naše argumente. Izbor između gotovo neograničene odgovornosti broдача, ako se primijeni protuvrijednost za 100 zlatnih funti iz Haških pravila i povećanje odgovornosti prema Visbyjskim pravilima (prihvaćenih danas od velikog broja pomorskih zemalja) mora konačno biti učinjen. Naš Zakon u svom sadašnjem tekstu već je prihvatio sve druge prednosti koje proistječu iz Visbyjskih pravila, pa bi ga trebalo nakon ratifikacije jedino izmijeniti u pravcu novih limita odgovornosti. Svako daljnje oklijevanje našeg zakonodavca moglo bi nanijeti velike štete našem brodarstvu kojemu u ovim teškim vremenima treba pomoć čitave naše zajednice.

Summary

YUGOSLAVIA SHOULD RATIFY AS SOON AS POSSIBLE THE VISBY PROTOCOL

The recent Judgment (July 21, 1988) in the Admiralty Court of the Queen's Bench Division shows £ 100 as the limit of the carrier's liability in the Hague Rules to be taken as the value of the certain quantity of gold. Mr Justice Hobhouse said that on the date of delivery of the goods (June 1, 1984) the value of gold expressed in 100 sterling pounds was £ 6.630.

Yugoslavia ratified the Hague Rules in 1959 and incorporated them in Yugoslav Law. The original unit limitation was 2000 dinars which originally corresponded to the sum of 200 US dollars. This sum has been increased several times as a result of the depreciation of the dinar. The last amendment of the Law on Maritime and Inland Navigation fixed in Art. 567 a unit at 200.000 dinars. This sum was in October 1988 equivalent to 57 US dollars.

Because of the extremely low limitation in national law the author expresses the fear that a foreign court might apply the Hague rules limit to the carrier's liability. For that reason he suggests that Yugoslavia should become a Contracting party to the Visby protocol 1968 and the SDR protocol 1979. This would severely increase the carrier's liability but not as much as under the Hague Rules in the recent Hobhouse judgment.

The author also suggests changing the wording of Art. 567 and expressing the new limit in dinars in relation to special drawing rights (SDR). Such a change would make the limitation sum constant and independent of alterations in national currency.