

Kako u pomorskom sudovanju oživotvoriti načelo *iura novit curia*

Uvod

Svaka stvar, odnosno djelatnost zahtijeva prethodno znanje (Sun Tzu, kineski mislilac, 544. – 496. pr. Kr.) pa tako i suđenje. Ovdje ćemo razmotriti prijedloge kako priskrbiti potrebno znanje za suđenje u pomorskim sporovima. Njihovo rješavanje traži poznavanje pomorskog prava koje ima niz posebnosti proizašlih iz (i) njegove jake međunarodne komponente – s obzirom da su mnogi pomorsko-pravni propisi izvedeni iz međunarodnih konvencija; (ii) iz niz jedinstvenih pomorsko pravnih instituta (zajednička havarija, hipoteka na brodu, privilegiji itd.); kao i iz (iii) nastojanja za ujednačavanjem sudske prakse između država u okviru opće harmonizacije pomorskog prava u svijetu.

Potreba za ujednačavanjem pomorskog prava razumljiva je, jer se pomorsko poslovanje, posebice u brodarstvu, odvija kroz odnose s mnogim međunarodnim obilježjima. Brodovi upisani u državi A, prevoze terete u vlasništvu državljana države B, iz luke države C u luke države D, s time da mogu doživjeti nezgodu na otvorenom moru u sudaru s brodom pripadnosti države E, biti spašavani od broda pripadnosti države F, spašavati brod države G, ili onečistiti more u državi H, biti zaustavljeni u državi I zbog duga iz države K, biti osigurani kod osiguratelja iz države L, imati posadu iz države M itd. Zbog relativno malog broja pomorskih sporova u odnosu na sporove iz drugih grana prava pomorsko pravo predmet je uske specijalizacije relativno malog broja pravnika kako u pojedinim državama, tako i u svijetu općenito.

Povijest

U doba procvata Rimskog carstva pomorski prijevoz Sredozemljem pravno je bio uređen propisima rimske države i pod njezinom jurisdikcijom. Upravno sudski službenici, zvani pretori, uočili su posebnosti pomorstva i stvorili jedinstven pravni institut za odgovornost pomorskog prijevoznika. Sukladno ediktu *Nautae Caupones Stabularii*, pomorski prijevoznik je (uz krčmare i konjušare) odgovarao za robu povjerenu mu na prijevoz, temeljem njenog primitka na prijevoz (*ex recepto*), a ne po općem ugovornom pravu temeljem krivnje. Primjenjivali su i institut zajedničke havarije poznat kao *Lex Rhodia de ijactu*.

Iako je krajem 5 st., nakon propasti Zapadnog Rimskog Carstva, Bizant pod Justinijanom I kodificirao rimsko pravo i uspio zadržati vlast nad uskim pojasom oko Sredozemlja, njegov je utjecaj na pravno uređenje prijevoza tim morem kroz stoljeća stalno opadao, posebice nakon gubitka Ravene i dalmatinske obale. Trgovina je prelazila u ruke pomorskih gradova koji su bili samostalne republike ili su uz visok stupanj samouprave priznavali vlast feudalnih država. U tim trgovačkim središtima poput

Amalfija, Genove, Venecije i Barcelone pomorska trgovina ravnala se po trgovačkim običajima koji su od 11. st. bili kodificirani u zbirka propisa ili statutima pomorskih gradova, pa tako i u Dubrovniku, Zadru, Splitu i ostali dalmatinskim gradovima koji su sudjelovali u pomorskoj trgovini i pratili razvoj pomorskog prava.

U tim vremenima pomorske i trgovačke sporove rješavali su arbitri (koje su između sebe birali trgovci), ili posebni sudovi *consulatus maris* upoznati s pomorsko – trgovačkom praksom i pravom, čije su presude uvrštavane u pomorsko-pravne zbirke koje su postale izvor prava, poput čuvene *Libre del Consolat de Mar* iz 13./14. st. U rješavanje pomorskih pitanja bili su uključeni poznavaoi pomorstva, često i sami trgovci koji su djelovali kao magistrati (*consulatus* ili *iudices maris*), arbitri, eksperti, porotnici ili svjedoci trgovačkih običaja i prakse.

U Engleskoj su sudovi za suđenje u pomorskim i trgovačkim predmetima bili osnovani u lukama (Yarmouth, Bristol, Ipswich, London, Rochester). Primjenjivali su propise *Orleanskog zakonika*, kodeksa običaja koji su vladali u trgovini između lučkih gradova na Atlantiku. Godine 1360. kralj Edward III osnovao je Visoki Admiralski sud (*High Court of Admiralty*) prvenstveno zadužen za disciplinska pitanja u engleskoj mornarici, koji je kasnije počeo prihvaćati nadležnost za komercijalne sporove iz brodarskih prijevoza što ga je dovelo do nadmetanja sa lokalnim sudovima. Godine 1873. Visoki Admiralski sud je spojen s Visokim sudom (*High Court of Justice*), čiji odjel *Queen's (King's) Bench Division* sada rješava većinu pomorskih sporova.

Stručnost u sudovanju

Engleska je danas vodeća zemlja u pomorskom sudovanju. Tome su doprinijele centralizacija pomorskog sudovanja u spomenutom odjelu Visokog suda, odabir sudaca koji se imenuju od istaknutih odvjetnika koji su se dokazali kroz dugotrajnu parničnu praksu i veliki broj predmeta u kojima su engleski sudovi imali prilike odlučivati o pitanjima važnim za poslovnu praksu. Tome pridonosi i činjenica da poslovni ljudi diljem svijeta za svoje transakcije ugovaraju nadležnost engleskih sudova iako ne postoji poveznica sa Engleskom. Razlog tome je što privrednici poznaju englesko pravo, vjeruju u nepristranost i stručnost engleskih sudova, a uz to imaju na raspolaganju cjelokupan servis za parničenje, koji uključuje odvjetnike specijalizirane za pomorsko pravo i sve vrste potrebnih vještaka.

U Nizozemskoj je u lipnju 2016. stupio na snagu Zakon o koncentriranju pomorskih predmeta na roterdamskom sudu (*Wet Concentratie Scheepvaartzaken bij de Rechtbank Rotterdam*), dajući tom sudu nadležnost za sve pomorsko-pravne predmete na području države, „jer koncentracija pomorskih predmeta na jednom sudu osigurava da suci sa iskustvom i znanjem sude u svim pomorskim predmetima.“¹ Dodatni izvor znanja su i istaknuti stručnjaci za pomorsko pravo, poput profesora na Roterdamskom sveučilištu, koji sudjeluju u odlučivanju po žalbama u pomorskim sporovima. Kako bi nizozemsko pravosuđe bile što konkurentnije engleskom u pomorskim predmetima, omogućeno je strankama suglasiti se o vođenju postupka na engleskom jeziku.

¹ Court of Rotterdam as the forum of choice for maritime matters; <https://www.smallengange-lawyers.com/de/court-of-rotterdam-as-the-forum-of-choice-for-maritime-matters-de>

U Čileu postoji obvezna arbitraža na koju upućuje Trgovački zakonik kako bi se spor prepustio specijaliziranim arbitrima, umjesto da o njemu odlučuju sudovi za koje je zakonodavac držao da nemaju potrebnu stručnost za rješavanje pomorsko-pravnih predmeta.

Situacija u Hrvatskoj

Hrvatska ima dugu i bogatu povijest pomorstva i pomorskog prava od srednjeg vijeka do današnjih dana. Nakon Drugog svjetskog rata Hrvatska je razvila snažno brodarstvo, brodogradnju i lučki promet. Imala je vrlo jaku pomorsko pravnu znanost, moderno pomorsko zakonodavstvo u okviru jugoslavenskog i republičkog prava te kvalitetno pomorsko-pravno sudovanje. Za ovo zadnje, razlozi su generalna delegacija, korištenje sudaca porotnika i specijalizacija određenog broja stalnih sudaca koji su s posebnim interesom pratili domaću i stranu literaturu iz pomorskog prava. Domaća pomorsko pravna literatura objavljivala je znanstvene i stručne radove te presude domaćih i stranih sudova s komentarima.

U socijalističkoj Jugoslaviji Vrhovni privredni sud Federativne Narodne Republike Jugoslavije, sukladno svojim ovlastima, donio je 1962. rješenje o generalnoj delegaciji po kojem su za pomorske sporove, izuzetno od općih odredbi o mjesnoj nadležnosti, bili nadležni okružni privredni sudovi u Rijeci, Splitu, Kopru i Titogradu te viši privredni sudovi u Zagrebu, Ljubljani i Titogradu. Teorija je objasnila ovu posebnost konstatacijom:

... da rješavanje pomorskih sporova iziskuje specifično, produbljeno poznavanje složene i dinamične grane prava kojom se prosječni pravnik u pravilu posebno ne zanima; da specijaliziranih stručnjaka za pomorsko pravo ima malo i među profesionalnim i među povremenim sucima; da je, napokon, prikladno da se pomorski sporovi rješavaju u centrima pomorske privrede.²

Zakon o parničnom postupku iz 1956. i 1976. imali su odredbe o sudjelovanju sudaca porotnika u privrednim, dakle i u pomorskim sporovima. Zakon iz 1976. je propisivao:

Kad sudi u postupku u privrednim sporovima u prvom stupnju vijeće je sastavljeno od jednog suca kao predsjednika vijeća i dvojice sudaca porotnika.

Kad sudi u drugom stupnju u sjednici vijeća, vijeće je sastavljeno od dvojice sudaca od kojih je jedan predsjednik vijeća, i jednog suca porotnika.³

Sudjelovanje eminentnih stručnjaka za pomorsko pravo, posebice profesora s zagrebačkog Pravnog fakulteta u sudovanju u drugom stupnju na Višem privrednom sudu u Zagrebu, doprinijelo je iznimnoj kvaliteti presuda. Presude su bile objavljivanje u časopisu Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja koji je izdavao Jadranski zavod Jugoslavenske akademije nauka i umjetnosti, uz prikaz sudske prakse vodećih zemalja u pomorskom sudovanju poput Engleske, SAD-a, Francuske, Italije itd. Presude

² Siniša Triva: Građansko procesno pravo; Zagreb 1972; str. 2014.

³ Čl.493. Zakona o parničnom postupku od 24. XII 1976., Službeni list SFRJ, br. 4/1977.

hrvatskih sudova, posebice Višeg privrednog suda u Zagrebu nisu ni po pravorijeku, ni po obrazloženjima nimalo zaostajale za odlukama vodećih svjetskih jurisprudencija.

Treba spomenuti da se nekoliko sudaca na privrednim sudovima posvetilo izučavanju pomorskog prava kao užoj specijalnosti poput Gavre Badovnica, Gordane Gasparini, Andrije Erakovića i drugih, od kojih su neki bili aktivni članovi Hrvatskog društva za pomorsko pravo.

Stalni izabrani sud pri Privrednoj komori Hrvatske imao je na listi arbitara stručnjake iz pomorskog prava, kako iz akademskih krugova, tako i iz prakse. Iskustva iz rada tog suda su vrlo dobra, primjerice u odlučivanju u sporovima između domaćih brodara i domaćih naručitelja prijevoza.

Nakon stjecanja samostalnosti Republika Hrvatska je ambiciozno krenula u uređenje pomorskog prava i već 1994. donijela Pomorski zakonik koji je počivao na kvalitetnom Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. Svega 10 godina kasnije, 2004. donesen je novi Pomorski zakonik koji se nadograđivao. Vrlo širok krug stručnjaka iz raznih institucija i iz poslovne prakse uključen u izradu Pomorskog zakonika doprinio je da su u njega ugrađeni moderni propisi koji su pratili trendove u svijetu i potrebe pomorske privrede.

Na žalost, kvaliteta pomorskog sudovanja je u međuvremenu nazadovala i pala ispod one razine koja je postojala prije stjecanja neovisnosti. Zbog toga je 2007. *Hrvatsko društvo za pomorsko pravo* napisalo pismo *Vrhovnom sudu Republike Hrvatske, Visokom trgovačkom sudu i Trgovačkim sudovima* u Rijeci, Splitu i Zagrebu upozoravajući na veliki pad kvalitete sudovanja u pomorskim predmetima. U pismu je rečeno:

Poštovani,

Hrvatska je zemlja s pomorsko-pravnom tradicijom koja seže daleko u prošlost. U srednjem vijeku naši su obalni gradovi imali propise, sudsku i poslovnu praksu vezanu za pomorstvo na razini najrazvijenijih pomorskih zemalja. Između dva Svjetska rata i nakon Drugog svjetskog rata hrvatska pomorsko-sudska praksa dosegla je visoku razinu kvalitete, pouzdanosti i ujednačenosti sa svijetom, čemu je doprinijela i činjenica da su u nekim razdobljima uz stručne profesionalne suce u sudskim vijećima sjedili profesori pravnih fakulteta. Tada u kvaliteti sudovanja nismo zaostajali za, primjerice, Velikom Britanijom, vodećom zemljom u pomorskom sudovanju u svijetu.

Pred Hrvatsku je postavljen izazov skorog ulaska u Europsku Uniju. Da bismo mogli biti dio te Zajednice jedan od najbitnijih uvjeta je uskladiti naše zakone s europskima i postići kvalitetu sudovanja. Kada je pomorsko sudovanje u pitanju onda je bitna ujednačenost sa praksom vodećih pomorskih zemalja. Što se zakonodavstva tiče, Hrvatska je u okviru pomorske orijentacije usvojila novo i moderno pomorsko zakonodavstvo sukladno EU, ali je, nažalost, u posljednjih 6-7 godina, primijećen drastičan pad kvalitete pomorskog sudovanja čak i u najvišim sudskim instancama.

Evo nekoliko primjera:

- rješenje Trgovačkog suda zaključuje da se ne može primijeniti institut pomorskog privilegija na slučaj smrti a na brodu, jer se privilegij primjenjuje samo za tražbine koje su nastale zbog smrti koja se dogodila na moru ili na kopnu, a nesretni slučaj (smrt) se dogodio na brodu pa stoga nije tražbina koja je osigurana pomorskim privilegijem.

- presuda Vrhovnog suda u kojoj suci ne znaju da se za odgovornost broдача na naknadu štete u slučajevima ozljeda na brodu primjenjuje Pomorski zakonik već, kršeći načelo *lex specialis derogat legi generali*, primjenjuje propise Zakona o obveznim odnosima;

- Vrhovni sud zahtijeva od broдача da podnese dokaze o uzroku smrti pomorca u slučaju kad je obitelj pokojnika zabranila obdukciju u stranoj zemlji, čime je jedini mogući mjerodavan dokaz o uzroku smrti zauvijek izgubljen.

- Vrhovni sud zauzima stajalište da za naknadu štete zbog tjelesne ozljede hrvatskog pomorca na stranom brodu u inozemstvu ne postoji nadležnost hrvatskog suda, prepuštajući pomorce i njihove obitelji da pravnu zaštitu potražuju po inozemnim sudovima. Nažalost u takvom pristupu Vrhovni sud ne ispituje može li oštećeni u konkretnom slučaju dobiti primjerenu sudsku zaštitu u inozemstvu (u jednom slučaju brod na kojem se nezgoda dogodila je bio upisan u upisnik Mikronezije koja ima samo običajno pravo), što je redovna praksa sudova razvijenih pomorskih zemalja. Naime, uloga suda nije odbiti svoju intervenciju, već osigurati, da u okolnosti slučaja, oštećeni dobije naknadu. Ako je zaštita u inozemstvu dvojbeno onda sud prihvaća svoju nadležnost. Npr. u Americi ako strani pomorac tuži ne američkog broдача pred američkim sudom, onda tuženi brodar, koji osporava nadležnost suda po doktrini *forum non conveniens*, mora dokazati da je neki drugi sud primjeren i dostupan tužitelju za zaštitu njegovog prava.

O kvaliteti pomorskog sudovanja raspravljalo se na seminarima, okruglim stolovima i u stručnim radovima, a analiza je pokazala da problem nije u propisima, već u sudovima. Suci su nekad bili aktivno uključeni u rad Hrvatskog društva za pomorsko pravo i zainteresirani za praćenje literature i informacija o razvoju pomorskog prava u svijetu.

Držimo da se sadašnje stanje može ispraviti samo kroz specijalizaciju i edukaciju sudaca koji će biti u toku s pomorsko-pravnom praksom i znanošću kod nas i u svijetu, i koji će svojim stručnim odlukama vratiti Hrvatsku na području pomorskog sudovanja u krug razvijenih pomorskih zemalja.

Vrhovni sud nije odgovorio na pismo, ali je zato na Visokom trgovačkom sudu organiziran sastanak predstavnika Hrvatskog društva za pomorsko pravo i sudaca trgovačkih sudova koji su sudili u pomorskim predmetima. Na sastanku se govorilo o trendovima razvoja pomorskog prava u svijetu i pitanjima koja se pojavljuju u sudskoj praksi, te je „pozdravljena inicijativa za stvaranje web stranica posvećenih isključivo pomorskoj problematici na kojoj bi se uz objavljivanje sudske prakse iz tog pravnog područja pružila mogućnost javnosti da postavlja pitanja vezana za pomorsko pravo.“

Skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo izviještena je:

... da je u ožujku 2008. godine na inicijativu Društva u suradnji s Visokim trgovačkim sudom Republike Hrvatske, na Visokom trgovačkom sudu Republike Hrvatske održan sastanak. Povod za održavanje sastanka bilo je nezadovoljstvo kvalitetom nekolicine konkretnih odluka sudova u pomorskim sporovima. Predsjednik Društva pozitivnim je ocijenio održavanje sastanka uglednih stručnjaka iz područja pomorskog prava s predstavnicima VTS-a i drugih trgovačkih sudova, te zaključio da takvi zajednički sastanci i razmjena razmišljanja o konkretnim problemima u pomorskopravnom sudovanju mogu pridonijeti kvaliteti sudovanja i ujednačavanju sudske prakse.⁴

Sve se svodi na odabir i obuku sudaca, kao i promjenu neučinkovitog ustaljenog načina rada.

U Engleskoj se suci *Visokog suda* (*High Court*) biraju iz redova istaknutih odvjetnika koji su se dokazali u praksi. Uživaju visoki ugled, poštovanje i povjerenje u društvu. Tako je *Lord Donaldson*, s titulom *Master of the Rolls* – predsjednik Žalbenog suda i vodeći dužnosnik u sustavu za građansko sudovanje Engleske i Wales-a, održao govor na proslavi 125. godišnjice jednog vodećeg svjetskog P&I Kluba (osiguratelja brodareve odgovornosti). Postao je odvjetnik nakon rata 1946. g. i sa 46 godina najmlađi sudac *Visokog suda*. Volio je pomorsko pravo i imao je dobre odnose za pomorskom industrijom, posebice sa osigurateljima. Međutim, nitko nije dovodio u pitanje njegovu sudačku nepristranost zbog njegovih veza sa osigurateljskim krugovima i njegovog gostovanja i uloge na svečanosti P&I kluba.

U Hrvatskoj je obrnut slučaj. Jedna vrhunska sutkinja specijalizirana u pomorskom pravu imenovana je za sutkinju *Vrhovnog suda*. Međutim, izgleda da u suce koje imenujemo u najviši sud nemamo povjerenja. Tako se predmeti u *Vrhovnom sudu* ne dodjeljuju sucima po specijalizacijama i znanju, već lutrijom. Izvlačenjem imena suca kojem će se novo pristigli predmet dodijeliti. Time se štitimo od sudačke korupcije, ali dobijemo odluke poput spomenute u kojoj najviša sudačka instanca ne zna koji se zakon primjenjuje.

Zaključak i prijedlog

Hrvatska ima dugu tradiciju pomorstva i pomorskog prava. Nakon stjecanja neovisnosti Ministarstvo pomorstva okupilo je ili bolje reći okupljalo je kroz duže vrijeme radnu grupu stručnjaka za pomorsko pravo iz znanstvenih, privrednih i administrativnih krugova, te je uz podršku vlade stvaralo moderno pomorsko zakonodavstvo koje je na temeljima Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi izradilo najprije Pomorski zakonik iz 1994., a zatim i novi iz 2004. s izmjenama i dopunama koje su slijedile potrebe pomorske prakse i trendove razvoja pomorskog prava u svijetu.

Na žalost, u tom razdoblju došlo je do opadanja kvalitete u pomorsko-pravnom sudovanju. Pitanje je kako bi se kvaliteta mogla popraviti. Naravno, odgovor je kroz izbor

⁴ Izvješća: Redovita skupština Hrvatskog društva za pomorsko pravo, Zadar, 16. travnja 2009. godine, PPP, god. 48 (2009), 163, str. 229.-233.

i obuku sudaca, ali ostaje pitanje kako to postići u što kraćem roku i uz najmanji trošak. Hrvatska je pomorska zemlja, čemu sve više uz pomorske prijevoze tereta, brodogradnju i remont plovila doprinosi i snažan prijevoza putnika u kabotaži i međunarodnoj plovidbi, posebice zbog razvoja nautičkog turizma, što traži, među ostalim, i kvalitetno pomorsko sudstvo, što uključuje i zaustavljanje plovila. U nadležnost trgovačkog suda delegiranog za pomorske predmete trebalo bi uključiti i brodice.⁵

Prijedlog bi bio da se generalnom delegacijom sudovanje u pomorskim stvarima na cijelom području Republike Hrvatske dodjeli jednom sudu, umjesto pet sudova kakav je danas slučaj (Dubrovnik, Rijeka, Split, Zagreb i Osijek⁶). Ako su Engleska i Nizozemska centralizirale pomorsko sudovanje na jednom sudu, onda bi to mogla učiniti i Hrvatska. Taj bi sud, s obzirom na broj pomorsko-pravnih predmeta u Hrvatskoj mogao specijalizirati potreban broj sudaca u području pomorskog prava. Po uzoru na nekadašnju praksu u Hrvatskoj, a danas u nekim pomorskim zemljama, npr. u Nizozemskoj u vijećima žalbenih sudova mogli bi – kao povremeni suci – biti uključeni stručnjaci za pomorsko pravo s liste koju bi izradilo Ministarstvo pravosuđa. Ovakvo rješenje bi omogućilo specijalizaciju sudaca za pomorsko pravo, koji bi dobili dovoljan broj predmeta da svoje specijalističko znanje koriste u svakodnevnom radu.

U današnjim komunikacijskim tehnologijama zemljopisna blizina suda nije presudna, a i tako nekoliko odvjetničkih ureda u Hrvatskoj specijaliziranih za pomorsko pravo pokriva sve sudove nadležne u pomorskim stvarima bez obzira na zemljopisne udaljenosti.

Umjesto da se širi broj sudova mjesno nadležnih za pomorsko sudovanje, što dovodi i do takvih situacija da sudac, koji odlučuje o zaustavljanju broda i jamstvima i protu-jamstvima, nije upoznat sa učinkom primjedbi u teretnici na stanje i slaganje tereta i ne zna za ulogu P&I klubova u izdavanju jamstava.

U svakom slučaju trebalo bi o učinkovitosti i kvaliteti pomorskog pravnog sudovanja razmišljati slobodno, bez ograničenja sadašnjeg sustava i naći rješenja koja će unaprijediti stanje. Korisno bi bilo razmotriti i primjer Čilea gdje se tužba sudu prenosi obveznoj arbitraži, kao i propagiranje arbitražnog sudovanja i mirenja kao načina rješavanja sporova. Hrvatska danas ima moderne pomorsko-prave propise, specijalizirane odvjetnike za pomorsko pravo, Stalno arbitražno sudište i Centar za mirenje koji su na razini kvalitete svjetskog standarada, pa bi trebalo učiniti napor da se tim servisima po kvaliteti pridruži i pomorsko sudovanje trgovačkih sudova.

⁵ O pitanjima stvarne nadležnosti vidi *V. Skorupan Wolff: Koncept stvarne nadležnosti sudova u plovidbenim sporovima (analiza de lege lata)*; Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 39, br. 2, (2018), str. 949.-988.

⁶ Članak 7. Zakona o područjima i sjedištima sudova, NN, br. 22/18; 21/22