

NOVA KNJIGA s NOVIM IDEJAMA

GLAVNE TEZE:

- Industrija prijevoza roba morem zahtjeva ujednačeni pravni režim odgovornosti, razrađeno mjerodavno pravo i neovisne i stručne suce za rješavanje sporova.
- To se vidi u klauzulama brodarskih ugovora kojima brodari i naručitelji ugovaraju nadležnost sudova i mjerodavno pravo koji su nepovezani s njihovim državljanstvima ili državama vezanim za putovanje broda.
- Međutim u mnogim državama klauzule o nadležnosti i mjerodavnom pravu sadržane u tereticama ne obvezuju primatelje koji tuže prijevoznika pred lokalnim sudovima sklonim pogodovanju primateljevim zahtjevima ili primijeni pod-standardnih kriterija u ocjeni dokaza ili zanemarivanju pravnih koncepta za koje se očekuje da budu sastavni dio prava, kao što su dužnost oštećenika da umanju štetu, netočno predstavljanje i slično.
- Brodovlasnici su u slobodnom prijevozu, kao i u linijskom prijevozu kada se radi o količinskim ugovorima, izgubili monopol zbog kojega je prije 130 godina pokrenuto donošenje Harter Act-a i koji je od tada nastavio utjecati na sve ostale međunarodne konvencije – Haška pravila, Haško Vizbijska pravila, Hamburška pravila i Rotterdamska pravila.
- Stoga je nastala zamisao da se prizna klauzula o mjerodavnom pravu i nadležnosti za rješavanje sporova, osim u slučaju malih krcatelja u linijskom prijevozu koji nemaju moć oduprijeti se klauzulama o primjeni prava i isključivoj nadležnosti suda sjedišta poslovanja prijevoznika.
- Rotterdamska pravila su uvela koncept Izvršitelja koji vlasniku tereta daje pravo da tuži bilo koju osobu u lancu pružatelja usluga “koja izvršava ili se ... obvezala izvršiti bilo koju od prijevoznikovih obveza”. Ideja iza ovog koncepta jest da se

tužitelju ovlaštenom na teret omogućiti izvršiti što je moguće više imovine s ciljem da se na višoj razini zajamči naknada štete iz tužbenog zahtjeva. Ovakav pristup ima za posljedicu poništenje temeljne doktrine ugovornog prava prema kojoj ugovor obvezuje i daje prava samo ugovornim stranama, a ne trećim osobama. Stoga ne čudi da se savezne države SAD-a sa velikim pomorskim lukama opiru ratifikaciji Rotterdamskih pravila i da veliki dio broderske i osigurateljske industrije vidi glomazna i složena Rotterdamska pravila više kao problem, nego rješenje i veliki izvor parnica (sporenja).

- Knjiga sugerira da se koncept Izvršitelja zamijeni obveznim osiguranjem odgovornosti prijevoznika za teret, s tim da predlaže umjesto izravne tužbe protiv osiguratelja odgovornosti (poput one sadržane u drugim konvencijama koje su propisale obvezno osiguranje) – uvođenje tužba za izvršenje presude. Predložena tužba za izvršenje preslikala bi položaj osiguratelja odgovornosti u slučajevima kada izda jamstvo tužitelju kako bi se ukinula mjera zabrane isplovljenja broda. Tužitelj bi najprije trebao ishoditi pravomoćnu presudu nadležnog suda (ili izvansudsku nagodbu) i imao bi pravo tužiti osiguratelja odgovornosti samo u slučaju da naknada dosuđena pravomoćnom presudom protiv prijevoznika nije plaćena unutar paricijskog roka (kao i kod standardnog P&I jamstva).
- U pravilu svi brodovi u međunarodnom prijevozu imaju P&I pokriće (koje uključuje osiguranje odgovornosti za teret) zbog višestrukih razloga – poput zahtjeva naručitelja o dostavljanju dokaza P&I pokrića kao uvjet za uzimanje broda u broderski ugovor; brojne pomorske konvencije su propisale obvezno osiguranje odgovornosti i traže dokaz o takvom pokriću; EU Direktiva traži obvezno osiguranje za pomorske tražbine; Smjernice IMO-a o odgovornosti brodera preporučuju brodarima da priskrbe osiguranje odgovornosti za pomorske tražbine.
- **ZAKLJUČAK** je da bi se ugovornim stranama trebalo dopustiti da biraju pravo i nadležnost suda za rješavanje sporova što bi također obvezivalo i imatelja

teretnice (osim ako se radi o ugovornoj strani u pojedinačnom ugovoru o prijevozu na putovanje u linijskom prijevozu, a koja nije u položaju suprotstaviti se klauzulama nametnutim od strane prijevoznika o pravu i nadležnosti suda prema sjedištu prijevoznika). Treće osobe – koje nisu strane ugovora o prijevozu bile bi odgovorne ugovornim stranama iz njihovog ugovora o pružanju usluga; tužba iz izvanugovorne odgovornosti ne bi bila dopuštena, a odgovornost bi se kanalizirala prema prijevozniku. Vlasnici tereta bili bi zaštićeni obveznim osiguranjem odgovornosti prijevoznika koje bi tužitelju dodijelilo pravo na tužbu za izvršenje presude protiv osiguratelja nakon što ishodi pravomoćnu presudu (ili izvansudsku nagodbu). Osiguratelji odgovornosti bili bi u istom položaju u kojem su i sada, osim što tužitelji više ne bi morali koristiti mjeru zaustavljanja broda kako bi dobili jamstvo za naplatu svoje tražbine (izdano od osiguratelja, banke ili financijski prihvatljive osobe), već bi mogli izravno tužiti osiguratelja radi izvršenja pravomoćne presude dobivene od nadležnog suda protiv prijevoznika za slučaj da mu dosuđena naknada nije isplaćena u paricijskom roku.