

## OPĆE OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODOVLASNIKA I DOKTRINA *FORUM NON CONVENIENS*

Jasenko Marin, znanstveni novak  
Jadranski zavod HAZU

UDK 347.792:347.988  
Izvorni znanstveni članak  
Primljeno: 8.01.1999.

*Autor objašnjava smisao načela forum non conveniens u pravu zemalja common law pravnog sustava. Analizira noviju sudsku praksu u svezi s primjenom toga načela u sporovima o utvrđivanju granice odgovornosti brodovlasnika. Autor podržava stajalište izraženo u najnovijim sudskim odlukama da sud koji primjenjuje granice odgovornosti brodovlasnika utvrđene Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. nije zbog toga nužno prikladniji da odlučuje od suda koji primjenjuje (niže) granice odgovornosti utvrđene Konvencijom o odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957.*

### 1. UVOD

Postizanje međunarodne unifikacije pomorskog prava jedan je od najtežih problema ove grane transportnog prava. Različiti interesi pojedinih zemalja s obzirom na ulogu njihovih gospodarskih subjekata u pomorskom gospodarstvu, brojnost i raznovrstnost relevantnih pravnih instrumenata, različita sudska praksa te doktrinarne razlike u pogledu shvaćanja određenih pravnih instituta samo su neki od čimbenika koji otežavaju postizanje pomorskopravne unifikacije. Nije rijetkost da je ista pravna materija iz područja pomorskog prava uređena s više važećih međunarodnih instrumenata koji su međusobno u znatnoj mjeri nezavisni. S obzirom da se rješenja u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima u pravilu zasnivaju na rješenjima relevantnih međunarodnih instrumenata koje je ta država prihvatila, raznolikost međunarodnih instrumenata dovodi i do bitnih razlika među pojedinim nacionalnim zakonodavstvima.

S obzirom na navedene okolnosti, u slučaju sudske spora, iznimno je važno koji će sud biti nadležan za vođenje spora i koje će pravo, kao mjerdavno, sud primijeniti prilikom rješavanja spora.

Odgovornost brodovlasnika za pomorske tražbine, a osobito ograničenje te odgovornosti, institut je pomorskog prava u kojem u značajnoj mjeri dolazi do izražaja problem nepostojanja međunarodne unifikacije. I na ovom području postoji nekoliko različitih međunarodnih instrumenata, a i pojedina nacionalna zakonodavstva bitno se razlikuju u pogledu visine odgovornosti brodovlasnika. U slučaju spora u kojem se postavi pitanje granice do koje brodovlasnik odgovara, svaka će stranka u sporu nastojati izboriti nadležnost onoga suda koji primjenjuje pravo koje odgovara interesima te stranke. Ona strana koja od brodovlasnika nastoji nadoknaditi štetu pokušat će ishoditi nadležnost onoga suda koji će primijeniti pravo koje propisuje višu granicu odgovornosti brodovlasnika. Brodovlasnik će, naprotiv, pokušati ishoditi nadležnost suda koji primjenjuje pravo koje propisuje nižu granicu odgovornosti. U toj borbi svaka će strana za ostvarenje nadležnosti željenog suda pokušati ukazati na sve one okolnosti vezane uz konkretan spor koje idu njoj u prilog.

U anglosaksonskom pravu u tom je smislu od izuzetne važnosti postojanje doktrine *forum non conveniens* – doktrine koja govori o (ne)prikladnosti pojedinog suda da, s obzirom na okolnosti konkretnog spora, bude nadležan za rješavanje toga spora.

U ovom radu proučava se sudska praksa sudova u Engleskoj i Hong Kongu u posljednjih osam godina (od 1990. do danas), u sporovima o utvrđivanju granice odgovornosti brodovlasnika, a gdje je nadležnost sudova ovisila upravo o primjeni i tumačenju doktrine *forum non conveniens*. Prikazani slučajevi su reprezentativni s obzirom na činjenične okolnosti, promjene u stajalištima sudova i iznesenu argumentaciju. Radi boljeg shvaćanja uzroka sporova i posljedica koje sudske odluke iz ovog područja proizvode u praksi, prije prikaza sudske odluke ukratko ćemo izložiti osnovne razlike između postojećih međunarodnih instrumenata (a time posredno i razlike između pojedinih nacionalnih zakonodavstava) koje uređuju materiju ograničenja odgovornosti brodovlasnika. U istu svrhu ćemo prikazati i osnovna obilježja doktrine *forum non conveniens* u anglosaksonskom pravu.

## 2. MEĐUNARODNE KONVENCIJE O OGRANIČENJU ODGOVORNOSTI BRODOVLASNIKA

Prva međunarodna konvencija koja je pokušala ujednačiti materiju odgovornosti brodovlasnika za pomorske tražbine je *Međunarodna konvencija za ujednačenje određenih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1924.*<sup>1</sup> Rješenja ove konvencije postignuta su kompromisom između

<sup>1</sup> Konvencija je stupila na snagu 02. lipnja 1931. Konvencijom iz 1924. je prvotno bilo obvezano 15 zemalja od kojih je šest naknadno otkazalo Konvenciju zbog obvezivanja kasnijim konvencijama koje su uređivale istu materiju. Neke zemlje (npr. Belgija, Poljska, Portugal, Španjolska) su prihvatile kasnije konvencije a da nisu otkazale Konvenciju iz 1924. Jedine zemlje koje su obvezane samo Konvencijom iz 1924. a ne i kasnijim konvencijama koje reguliraju materiju ograničenja odgovornosti brodovlasnika su Brazil, Mađarska i Turska.

tradicionalnog sustava ograničenja koji se primjenjivao u zemljama kontinentalne Europe i sustava koji je bio na snazi u Velikoj Britaniji. Tako je odgovornost na temelju ove Konvencije bila ograničena do visine vrijednosti broda, vozarine i uzgrednosti broda, ali se u najvećem broju slučajeva odgovornost ograničila do određene svote prema registarskoj tonaži iako je ukupna vrijednost broda, vozarine i uzgrednosti bila veća. Ova je Konvencija i od samog Međunarodnog pomorskog odbora (*Comité maritime international - CMI*) ocijenjena neuspješnom<sup>2</sup> pa se početkom pedesetih godina pristupilo izradi nove konvencije. Rezultat toga rada je *Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1957.* (nastavno Konvencija iz 1957).<sup>3</sup> Iako je Konvencija iz 1957. bila prihvaćena od znatno većeg broja zemalja nego Konvencija iz 1924., pod okriljem CMI i Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization - IMO*) nastavilo se s ulaganjem napora usmjernih ka postizanju unifikacije na području ograničenja odgovornosti brodovlasnika. Ti su napori rezultirali donošenjem *Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976.* (nastavno: Konvencija iz 1976).<sup>4</sup> Iako se Konvencija iz 1976. smatra uspješnim međunarodnim pomorskopравnim instrumentom, ona nije uspjela zamijeniti Konvenciju iz 1957. Štoviše, Konvencija iz 1957. danas ima veći broj država ugovornica - 33, dok se Konvencijom iz 1976. obvezalo 27 država među kojima je i Hrvatska.<sup>5</sup> Neke države su ugovornice i Konvencije iz 1957. i Konvencije iz 1976. (npr. Bahami, Barbados, Švicarska). Konvencija iz 1924. danas nije od velikog značenja. Naime, od devet država ugovornica Konvencije iz 1924., njih šest se obvezalo kasnijim konvencijama pa se na odnose između tih šest država primjenjuje relevantna kasnija konvencija.<sup>6</sup> Zbog toga ćemo se u nastavku ograničiti samo na usporedbu Konvencije iz 1957. i Konvencije iz 1976. upozoravajući samo na one razlike između ovih dviju konvencija koje su važne za temu ovoga rada.

U odnosu na Konvenciju iz 1957., Konvencija iz 1976. donosi dvije važne novine. Prva novina Konvencije iz 1976. odnosi se na značajno povišenje

<sup>2</sup> Cf: Patrick Griggs, "Limitation of liability for maritime claims: the search for international uniformity", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, (1997), p. 372.

<sup>3</sup> Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. stupila je na snagu 31. 05. 1968. Konvencija iz 1957. se primjenjuje kada vlasnik broda ili neka druga osoba koja ima pravo na ograničenje, ograniči ili nastoji ograničiti svoju odgovornost pred sudovima jedne od država ugovarateljica ili nastoji osloboditi brod ili drugu zaustavljenu imovinu, jamstvo, odnosno drugo osiguranje dano na području jedne od tih država (čl. 7. st. 1. Konvencije iz 1957.).

<sup>4</sup> Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976. stupila je na snagu 01. prosinca 1986. Polje primjene Konvencije iz 1976. (čl. 15) određeno je u osnovi slično kao kod Konvencije iz 1957.

<sup>5</sup> Stanje se odnosi na dan 06. ožujka 1998., prema izvoru: *Limitation of Liability for Maritime Claims*, LLP, London, Hong Kong, p. 375-377.

<sup>6</sup> Vidi čl. 16. st. 1. Konvencije iz 1957., odnosno čl. 17., st. 4. Konvencije iz 1976., objavljene u prijevodu na hrvatski u: Ivo Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995., str. 276-281., odnosno 359-369.

granice odgovornosti brodovlasnika.<sup>7</sup> Kao protuteža tako povišenoj odgovornosti učinjena je druga važna novina koja se odnosi na mogućnost gubitka prava brodovlasnika na ograničenje. Naime, Konvencija iz 1957. propisuje da brodovlasnik nema pravo na ograničenje odgovornosti ako je događaj iz kojega je tražbina nastala bio prouzročen osobnom krivnjom vlasnika (eng. *actual fault or privity*).<sup>8</sup> Na kome leži teret dokazivanja da je događaj iz kojega je nastala tražbina prouzročen osobnom krivnjom vlasnika određuje se po pravu suda (*lex fori*).<sup>9</sup> Prema tome, svaka osobna krivnja vlasnika, bez obzira na stupanj te krivnje, dovodila bi do isključenja prava na ograničenje. U Konvenciji iz 1976. ističe se da brodovlasnik neće biti ovlašten ograničiti svoju odgovornost ako se dokaže (dokazati mora tužitelj) da je šteta nastala brodovlasnikovim osobnim djelovanjem ili propustom, učinjenim s namjerom da se izazove šteta, ili bezobzirno i sa znanjem da će do takve štete vjerojatno doći (eng. *...loss resulted from his personal act or omission committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*).<sup>10</sup> Dakle, prema Konvenciji iz 1976. prijeko je potrebna kvalificirana krivnja. Teško je vjerovati da bi tužitelj u praksi mogao dokazati namjeru brodovlasnika da izazove štetu, odnosno njegovu bezobzirnost i znanje da bi do štete moglo doći. Prema tome, mala je vjerojatnost da će brodovlasnik u nekom konkretnom slučaju izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti. Time je pravni položaj brodovlasnika znatno poboljšan u odnosu na Konvenciju iz 1957., posebice s obzirom na ostvarivanje punog pokrića osiguranja njegove odgovornosti.<sup>11</sup>

Godine 1979. donesen je *Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1957.* kojim se uvodi u Konvenciju iz 1957. nova obračunska jedinica "posebno pravo vučenja" (eng. *Special Drawing Right*) uz alternativnu mogućnost i dalje primjene zlatnog Poincaré franka.

Godine 1996. donesen je *Protokol o izmjenama Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976.* Protokol je znatno povišio granice odgovornosti te ustrojio jednostavniji postupak izmjene iznosa ograničenja.<sup>12</sup>

<sup>7</sup> U Konvenciji iz 1957. granica odgovornosti se povećavala sa svakom tonom zapremine broda. U Konvenciji iz 1976. ustanovljena je osnovna granica odgovornosti za brod s tonažom do 500 tona, a za brodove s tonažom iznad 500 tona postoji i dodatna skala koja određuje utjecaj tonaže broda na visinu granice odgovornosti. Usp. čl. 3. Konvencije iz 1957. i čl. 6-8. Konvencije iz 1976.

<sup>8</sup> čl. 1. st. 1. Konvencije iz 1957.

<sup>9</sup> čl. 1. st. 6. Konvencije iz 1957.

<sup>10</sup> čl. 4. Konvencije iz 1976.

<sup>11</sup> Podrobnije o ovim i drugim obilježjima ovih dviju konvencija, cf. Ivo Grabovac, *Ogledi o odgovornosti brodara*, Književni krug, Split, 1997., str. 14-21.

<sup>12</sup> Protokol iz 1996. još nije stupio na snagu jer nije ispunjen uvjet iz čl. 11. Protokola (Protokol će stupiti na snagu devedeset dana nakon dana kada je deset država izrazilo svoj pristanak da budu vezani njime). Na posljednjim zasjedanjima Pravnog odbora IMO-a u studenom 1998. neke važne pomorske zemlje (Velika Britanija, Danska, Norveška) izrazile su spremnost da poduzmu korake u pravcu obvezivanja ovim Protokolom.

### 3. DOKTRINA *FORUM NON CONVENIENS*

Pojednostavljeno rečeno, primjena načela *forum non conveniens* zapravo predstavlja način obrane tuženika protiv nadležnosti jednoga suda. Radi se o tome da tuženik može podnijeti prijedlog za odbacivanje tužbe ako smatra da npr. engleski sud nije "prikladan" (eng. *convenient*) da presuđuje u određenom sporu.<sup>13</sup> Sud će na temelju provedenog raspravnog postupka, prema svojoj diskrecionoj ocjeni odlučiti hoće li usvojiti prijedlog tuženika i odbaciti tužbu.<sup>14</sup>

Doktrina *forum non conveniens* potječe izvorno iz škotskog prava još od prošlog stoljeća. Nakon toga je razmjerno brzo prihvaćena u gotovo svim pravnim poretcima zamalja *common law* pravnog sustava. Englesko pravo ju je prihvatilo tek sedamdesetih godina ovoga stoljeća.<sup>15</sup> Sudska praksa engleskih sudova zaključila je da u tom pogledu između škotskog i engleskog prava ne postoje razlike.<sup>16</sup> Stoga se u obrazloženjima presuda engleskih sudova često citiraju i starije presude škotskih sudova.

S obzirom da sud u primjeni načela *forum non conveniens* odlučuje na temelju diskrecione ocjene, osnovno je pitanje kada sud treba usvojiti tuženikov zahtjev za odbacivanjem tužbe. Načelan odgovor dala je sama sudska praksa, i to kroz obrazloženje škotskog suca Lorda Kinneara u sporu *Sim v. Robinow* iz 1892. U obrazloženju presude Lord Kinneare ističe da zahtjev za odbacivanjem tužbe sud treba prihvatiti ako smatra (nakon što prouči i ocijeni sve važne okolnosti) da postoji drugi nadležan sud koji bi bio prikladniji za vođenje postupka *s obzirom na interese svih stranaka u sporu i ostvarenje pravde*.<sup>17</sup> Ovo se pravilo i danas strogo poštuje i citira u gotovo svim relevantnim sudskim presudama.

Tumačenje Lorda Kinneara može dovesti do zaključka da je na tuženiku teret dokazivanja da postoji drugi sud koji je prikladniji za vođenje postupka. Međutim, ovu tezu valja relativizirati. Ne treba, naime, zaboraviti da se u

<sup>13</sup> Pod izrazom *convenient* ne podrazumijeva se samo praktična prikladnost nekog suda da odlučuje o sporu, već i prikladnost u smislu da je taj sud pogodan da se pred njime ostvari pravda u objektivnom smislu. Zbog toga se u sudskoj praksi, pa i u sporovima koji su prikazani u ovom radu, izražavalo mišljenje da bi umjesto izraza *convenient* valjalo koristiti izraz *appropriate*.

<sup>14</sup> Cf. Dorotea Ćorić, "Forum (non) conveniens i englesko pravo", *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, v. 33, (1-2), str. 161-163 (1991).

<sup>15</sup> Kao prvi slučaj u kojem je primjenjena doktrina *forum non conveniens* u engleskom pravu navodi se slučaj *The Atlantic Star* (1973) 2 *Lloyd's Law Reports*, p. 197. Nakon toga to je načelo primijenjeno i u sporu *MacShannon v. Rockware Glass Ltd*, (1978). U engleskoj sudskoj praksi do 1990. značajniji sporovi u svezi primjene doktrine *forum non conveniens* bili su *The Abidin Daver*, *Lloyd's Law Reports*, 1984, Vol. 1, p. 339. te osobito *The Spiliada*, (1987) 1 *Lloyd's Law Reports*, p. 1. Stajališta koja su iznijeli članovi Kuće Lordova u obrazloženju odluke u slučaju *The Spiliada* citiraju se u gotovo svim presudama koje su prikazane u ovom radu.

<sup>16</sup> Tako je zaključio Lord Diplock obrazloženju odluke u sporu *The Abidin Daver*, *op.cit.*, p. 339.

<sup>17</sup> eng. *for the interests of all the parties and for the ends of justice*.

ovom slučaju provodi raspravni postupak, te da svaka stranka ima mogućnost iznijeti dokaze koji idu u prilog njenim tvrdnjama.

Postupak u povodu podnošenja prijedloga za odbacivanje tužbe na temelju primjene načela *forum non conveniens* odvija se u najviše tri faze<sup>18</sup>. U prvoj fazi, tuženik, ako želi da sud prihvati njegov prijedlog za odbacivanje tužbe, mora dokazati postojanje dviju činjenica; prve, negativne činjenice - da engleski sud nije "prirodan" i prikladan za suđenje u konkretnom sporu, i druge, pozitivne činjenice - da postoji drugi sud koji je očito ili bitno prikladniji da sudi.<sup>19</sup> Sud će u ovoj fazi postupka morati utvrditi postoji li doista drugi sud koji je očito prikladniji da sudi u konkretnom sporu. Zbog toga će morati proučiti postoje li, a ako postoje od kakvog su značaja, svi oni elementi koji ukazuju na to da bi rješavanje u sporu trebalo prepustiti drugom sudu. Sud će morati utvrditi ponajprije koji je sud "prirodan" da sudi. "Prirodan" sud je onaj sud s kojim sam spor ima najveći stupanj stvarne i bitne povezanosti.<sup>20</sup> Navedeni stupanj stvarne i bitne povezanosti suda s konkretnim sporom ocjenjuje se uz uvažavanje niza faktora, kao što su ekonomičnost (posebice s obzirom na izvođenje dokaza i troškova koji su s tim povezani), pravo koje je mjerodavno za konkretan odnos, prebivalište i boravište stranaka, njihova poslovna sjedišta, mjesta gdje obavljaju svoju djelatnost, itd.<sup>21</sup>

Ako tuženik uvjeri sud u postojanje ovih dviju činjenica, u drugoj fazi postupka teret dokazivanja prelazi na tužitelja, koji mora uvjeriti sud da postoje posebne okolnosti koje zahtjevaju da se postupak vodi u Engleskoj. Tužitelji često, kao posebnu okolnost zbog koje je nužno da se postupak vodi u Engleskoj, navode, uopćeno rečeno, načelo ostvarenja pravde kao cilja primjene prava. To se prvenstveno odnosi na slučajeve kad tužitelj tvrdi da se pred drugim sudom ne bi mogla ostvariti pravda kao cilj primjene prava jer bi, zbog nadležnosti toga drugog suda i prava koji taj drugi sud primjenjuje, tužitelj bio onemogućen (uskraćen) u korištenju određenim legitimnim pravnim pogodnostima, kojima bi se inače mogao koristiti ako bi se postupak vodio pred engleskim sudom.<sup>22</sup> Valja naglasiti da čak i ako sud dođe do uvjerenja da bi suđenjem pred drugim sudom tužitelj bio uskraćen

<sup>18</sup> Cf. obrazloženje Lorda Goffa u sporu *The Spiliada*, *op.cit.*, p. 10-12.

<sup>19</sup> eng. *clearly or distinctly more appropriate forum*.

<sup>20</sup> eng. *real and substantial connection*, cf. obrazloženje koje je dao Lord Keith of Kinkel, u sporu *The Abidin Daver*, *op.cit.*, p. 339.

<sup>21</sup> U svrhu pomoći sudu pri odlučivanju o primjeni načela *forum non conveniens*, američka sudska praksa ustanovila je listu faktora bitnih za odlučivanje, koji se dijele da faktore koji se odnose na privatne interese stranaka u sporu (*private interest factors*) i faktore koji se odnose na javni interes (*public interest factors*), cf. odluku Vrhovnog suda SAD u sporu *Piper Aircraft Company v. Reyno*, 454 U.S: 235, 102 S.Ct 252, 70 L.Ed.2d 419, 1982 A.M.C. 214.

<sup>22</sup> eng. *the plaintiff would be deprived of legitimate juridical advantage*. Primjerice, pred engleskim sudom tužitelj bi imao veće mogućnosti dokazivanja nego pred drugim sudom, ili slučaj kad bi zahtjev pred drugim sudom već zastario, a prema engleskom pravu to ne bi bio slučaj (zastara je prema engleskom pravu institut postupovnog a ne materijalnog prava), Cf., obrazloženje Lorda Goffa u sporu *The Spiliada*, *op.cit.*, p. 14-15.

glede korištenja određenom legitimnom pravnom pogodnošću, to još ne znači da sud neće prihvatiti prijedlog tuženika za odbacivanje tužbe. Ako se tužitelj poziva na ovu činjenicu, tj. postizanje pravde i uskratku korištenja legitimnim pravnim pogodnostima, sud mora utvrditi je li sam tužitelj postupao razumno i u dobroj vjeri pri zaštiti svojih interesa. To znači da sama činjenica da bi pred drugim sudom tužitelj bio uskraćen za određene pogodnosti koje bi imao na raspolaganju pred engleskim sudom ne bi bila dovoljna da sud odbaci tuženikov prijedlog. Za takvu odluku potrebno je i da se sud uvjeri u "nedužnost" tužitelja u pogledu njegovih nastojanja da zaštiti svoj pravni interes.

Ako tužitelj uvjeri sud u postojanje okolnosti koje zahtjevaju da se postupak vodi u Engleskoj, sud se nalazi pred trećom fazom vođenja postupka. U toj fazi sud će usporediti rezultate prvih dviju faza postupka. To znači da će usporediti prikladnost drugog suda da sudi sa značajem i utjecajem posebnih okolnosti koje zahtjevaju da se postupak vodi u Engleskoj. Od rezultata te usporedbe ovisi i konačna odluka suda.

Zbog svih elemenata koje sud pri odlučivanju uzima u obzir, kao i zbog same prirode ovog postupka, konačna odluka suda u svezi prijedloga tuženika za odbacivanjem tužbe ovisi o okolnostima svakog konkretnog slučaja.

Sam institut *forum non conveniens* nepoznat je u pravu zemalja *civil law* pravnog sustava. Međutim, iz izloženog se može primijetiti da činjenice i okolnosti koje će sud zemlje *common law* pravnog sustava razmotriti i analizirati kako bi donio odluku je li taj sud doista *convenient forum* za odlučivanje o nekom sporu, u značajnoj mjeri odgovaraju onim činjenicama i okolnostima koje će sud u zemlji *civil law* pravnog sustava razmotriti prilikom odlučivanja je li taj sud *nadležan* da rješava o konkretnom sporu. Iako prijevod engleske riječi *convenient* na hrvatski jezik rječju *nadležan* nije sasvim precizan, ipak se mora ukazati na bliskost ova dva pojma. Konačno, prigovor *forum non conveniens* u osnovi i cilju kojeg želi postići zapravo i jest prigovor nenadležnosti nekog suda u korist nadležnosti drugog suda koji je, s obzirom na okolnosti konkretnog slučaja, prikladniji (*more convenient*) da sudi.<sup>23</sup>

#### 4. PRIMJERI IZ SUDSKE PRAKSE

U nastavku ćemo upozoriti na neke novije slučajeve iz prakse sudova u Engleskoj i Hong Kongu u kojima su tuženici, pozivajući se na načelo *forum non*

<sup>23</sup> I u ranijoj, istina ne baš bogatoj, hrvatskoj pravnoj literaturi koja se odnosi na institut *forum non conveniens*, izraz *convenient forum* prevodio se kao "prikladan sud" i taj nam se prijevod čini ispravnim. Vidi: E. Palua: "Forum non conveniens u SAD", *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 97, Zagreb, 1983., str. 45.-49., E. Palua: "Još o forum non conveniens", *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 97, Zagreb, 1983., str. 49.-52., D. Čorić: "Forum (non) conveniens i englesko pravo", *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, v. 33, (1-2), 161-163 (1991).

*conveniens*, zatražili odbacivanje tužbe. Tužitelji su zaustavljanjem brodova u vlasništvu tuženika u zemljama koje su prihvatile Konvenciju iz 1976. i pozivajući se na pravilo *forum arresti*,<sup>24</sup> nastojali ishoditi nadležnost sudova tih zemalja. Tuženici su nastojali ishoditi odbacivanje tužbe pred sudom koji primjenjuje odredbe Konvencije iz 1976. u korist nadležnosti drugog suda koji primjenjuje odredbe Konvencije iz 1957., kojom je propisana niža granica odgovornosti brodovlasnika. Valja naglasiti da je u takvim slučajevima iznimno važno koji će sud biti nadležan, jer se u pitanju ograničenja odgovornosti, prema anglosaksonskom pravu, primjenjuje pravo suda (*lex fori*), budući se ograničenje odgovornosti brodovlasnika smatra institutom procesnog, a ne materijalnog prava.<sup>25</sup> Prema tome, engleski sud će na pitanje visine granice odgovornosti brodovlasnika primijeniti englesko pravo.

Prikaz ovih slučajeva zanimljiv je ne samo zbog pregleda argumenata koje stranke iznose pred sudom, nego i zbog analize promjena u stajalištu sudova.

\*

U sporu *The Vishva Abha* iz 1990.<sup>26</sup> tužitelji, primatelji tereta, pokrenuli su postupak *in rem* pred engleskim sudom radi naknade gubitka i štete na teretu koji su prouzročeni sudarom broda u vlasništvu tuženih i broda *Dias*. Tuženici su zatražili odbacivanje tužbe tvrdeći da engleski sud nije nadležan za vođenje postupka, s obzirom da su oni, tuženici, već pokrenuli odgovarajući postupak u Durbanu (Južna Afrika) zaustavljanjem broda *Dias*. Tuženici su također tvrdili da bi vođenjem postupka u Engleskoj bili izloženi povećanim troškovima.

Sud nije usvojio prijedlog tuženika. U obrazloženju svoje odluke sud se pozvao na činjenicu da je u Južnoj Africi na snazi Konvencija iz 1957., dok se u Engleskoj primjenjuje Konvencija iz 1976. Ako se tuženi mogu pozvati na ograničenje odgovornosti, tada bi, ako bi se primjenjivala Konvencija iz 1957., odgovarali do svote koja je četiri puta manja nego svota do koje bi odgovarali u slučaju primjene Konvencije iz 1976. Povećane troškove tuženika koji će biti prouzročeni vođenjem postupka u Engleskoj sud je ocijenio zanemarivi-

<sup>24</sup> Prema tom pravilu, nadležnost suda može se ustanoviti zaustavljanjem broda i pokretanjem postupka *in rem*, ali samo u odnosu na pomorske tražbine.

<sup>25</sup> U teoriji takvo je stajalište izraženo u: Scholes & Hay: *Conflict of Laws*, lawyers' ed. 1984, § 3.9. p. 59-60, a posredno i u: Dicey & Morris: *On The Conflict of Laws*, 12<sup>th</sup>. ed., vol. 1, London, 1993, p. 183, gdje autori upozoravaju na potrebu razlikovanja pitanja vrste, odnosno naslova štete, koja spadaju u materijalno pravo i na koje se primjenjuje *lex causae*, od pitanja iznosa i visine štete, koja spadaju u postupovno pravo na koje se primjenjuje *lex fori*. Takvo je razlikovanje priznato u sudskoj praksi još u slučaju *Boys v. Chaplin* (1969) 2 *Lloyd's Law Reports*, p. 487. Za obrazloženje takvog shvaćanja u slučajevima ograničenja odgovornosti brodovlasnika, cf. slučaj *British Skill*, *Lloyd's Law Reports*, (1996) Vol. 1, p. 291-296.

<sup>26</sup> Podrobniji prikaz ovog spora objavljen je pod nazivom "Forum non conveniens" u: *Uporedno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, v. 33, (1-2), str. 159-160 (1991). Zbog toga ćemo ovdje samo ukratko prikazati zahtjeve stranaka i stajalište suda.



ma u odnosu na razliku između svota ograničenja odgovornosti prema Konvenciji iz 1957. i Konvenciji iz 1976.

\*

U slučaju *British Skill* iz 1995.,<sup>27</sup> također se radilo o naknadi štete prouzročene sudarom koji se dogodio u Singapuru. Tužitelj, pravna osoba sa sjedištem u Singapuru, podnio je pred engleskim sudom tužbu za naknadu štete protiv tuženika, engleske pravne osobe registrirane i sa sjedištem u Engleskoj. Tužitelj je naglasio da bi se u slučaju vođenja spora u Singapuru primjenjivala Konvencija iz 1957. Time bi, prema navodima tužitelja, njemu bilo uskraćeno korištenje bitnom legitimnom pravnom pogodnošću. Naime, iznos štete koji je naveo tužitelj u tužbenom zahtjevu značajno premašuje granicu odgovornosti prema Konvenciji iz 1957, ali je manji od granice odgovornosti prema Konvenciji iz 1976.

Tuženik je priznao odgovornost za štetu i pokrenuo postupak ograničenja odgovornosti u Singapuru. Predložio je engleskom sudu da odbaci tužbu zbog neprikladnosti toga suda da vodi postupak jer, po njegovom mišljenju, zahtjev za naknadu štete treba biti razmatran u Singapuru. Svoj prijedlog tuženik je opravdao, između ostalog, primarnošću načela *lex loci delicti*, činjenici da je tužiteljevo sjedište u Singapuru i razlozima ekonomičnosti. Osim toga, tuženik je osporio i visinu iznosa naknade štete koju je naveo tužitelj, navodeći da je stvarni iznos štete zapravo manji i od granice koju predviđa Konvencija iz 1957.

Sud je ocijenio da je singapurski sud u ovom slučaju doista "prirodan" sud koji je očito i u značajnoj mjeri prikladniji da odluči u vezi sa spornim činjenicama, a osobito u pogledu iznosa brodovlasnikove odgovornosti. Međutim, sud je izrazio stajalište da postoji posebna okolnost koja zahtijeva da se postupak vodi u Engleskoj. Ta okolnost je, prema sudu, činjenica da bi u slučaju vođenja spora u Singapuru, tužitelju, zbog primjene niže granice odgovornosti, bila uskraćena mogućnost da mu tuženik u cijelosti naknadi štetu. Sud je ukazao na činjenicu da se postupak treba voditi tamo gdje je to pogodno s obzirom na interese svih stranaka i ostvarenje pravde.<sup>28</sup> Upravo postizanje pravde kao cilja primjene prava zahtijeva da se sudi u Engleskoj. Priznajući da Konvencija iz 1976. još nije prihvaćena od niza zemalja, sud je upozorio na nastojanja Međunarodne pomorske organizacije (IMO) u pravcu što šire prihvaćenosti i primjene ovoga instrumenta. Na taj način bi se u slučajevima kao što je ovaj primjenjivali isti standardi i izbjegli bi se ovakvi problemi. Uzimajući u obzir da je Velika Britanija stranka Konvencije iz 1976., te da je ona inкорporirana u englesko pravo, sud je zaključio da engleski

<sup>27</sup> Cf. *Lloyd's Law Reports* 1996, Vol. 1, p. 286, kao i: Odluke stranih sudova i arbitraža: *Forum non conveniens*, *Uporedno pomorsko pravo Comparative Maritime Law*, v. 38., (1-4), 197-199, (1996). Ovaj spor se u literaturi ponekad skraćeno citira i kao spor *Caltex*, prema nazivu jedne od stranaka u sporu.

<sup>28</sup> *eng. suitably for the interests of all parties and for the ends of justice.*

javni poredak<sup>29</sup> zahtijeva primjenu odredaba Konvencije iz 1976. kad god je to moguće. Primjenom Konvencije iz 1976. zaštitit će se interesi obiju stranaka u sporu jer se tim propisom ustanovljuje kompromis između povišenja granice odgovornosti i praktične nemogućnosti neograničene odgovornosti brodovlasnika.<sup>30</sup> Ipak, sud je uzeo u obzir i činjenicu da tužitelj nije dokazao navode o visini štete čiju naknadu zahtijeva od tuženika.<sup>31</sup> Kako je ključno činjenično pitanje upravo iznos visine štete, sud je donio odluku kojom će zastati s postupkom (ali neće odbaciti tužbu!) dok se ne utvrdi točan iznos štete. Nakon toga sud će odlučiti hoće li odbaciti tužbu ili će nastaviti s postupkom.

\*

Sličan problem pojavio se i pred sudovima u Hong Kongu, u sporu *Kapitan Shvetsov* iz 1997.<sup>32</sup> Ruski brod *Kapitan Shvetsov* sudario se sa singapurskim brodom *Nanta Bhum*. Sudar se dogodio na rijeci *Chao Phraya* u Tajlandu. Ruski brod, kao i teret koji je na njemu prevožen, pretrpili su znatno veću štetu nego što je šteta koju je pretrpio singapurski brod.

Nijedna stranka u sporu nije željela podnijeti tužbu za naknadu štete u Tajlandu. Vlasnici singapurskog broda pokrenuli su postupak u Singapuru, a vlasnici ruskog broda podnijeli su tužbu u Hong Kongu.<sup>33</sup> Vlasnici ruskog broda podnijeli su singapurskom sudu prijedlog za odbacivanje tužbe ali je singapurski sud taj prijedlog odbio i nastavio s postupkom.

Vlasnici singapurskog broda podnijeli su sudu u Hong Kongu prijedlog za odbacivanje tužbe pozivajući se na načela *forum non conveniens* i *lis alibi pendens*. Prvostupanjski sud (*Mr. Justice Waung*) je, prihvaćajući argumente singapurskih brodovlasnika, ocijenio da je u ovom slučaju singapurski sud ne samo prikladniji sud nego i "prirodan" sud. Pri tome je sud uzeo u obzir bitne činjenice koje ovaj spor vežu uz Singapur (npr. jedan od brodova je plovio pod singapurskom zastavom, brodovlasnik i brodar tog broda su singapurske pravne osobe, popravci singapurskog broda su izvršeni u Singapuru, pregled brodova nakon sudara izvršili su singapurski stručnjaci, spašavatelji ruskog broda su iz Singapura, itd.). Konačno, sud je uzeo u obzir i činjenicu da se u Singapuru vodi postupak o istoj stvari i da je singapurski sud već odbio prijedlog ruskih brodovlasnika za odbacivanje tužbe. S druge strane, sud nije prihvatio navode vlasnika ruskog broda da će njima, u slučaju da sud odbaci tužbu, biti onemogućeno korištenje legitimnom pravnim pogodnošću. Naime, singapurski sud primjenjuje Konvenciju iz 1957., a sud u Hong Kongu bi primjenjivao Konvenciju iz 1976., što znači i višu granicu odgovornosti. Zbog niže granice odgovornosti koja je propisana u

<sup>29</sup> eng. *public policy*

<sup>30</sup> *Supra*, t. 2.

<sup>31</sup> Sud je razloge zbog kojih tužitelj to nije učinio ocijenio opravdanima.

<sup>32</sup> Cf. *Lloyd's Law Reports* 1997, Vol. 1, p. 199.

<sup>33</sup> U Singapuru je na snazi Konvencija iz 1957., a u Hong Kongu Konvencija iz 1976.

Singapuru, šteta koju je pretrpio ruski brod neće se moće nadoknaditi u cijelosti, odnosno u mjeri u kojoj bi ta šteta mogla biti nadoknađena ako bi se postupak vodio u Hong Kongu. Štoviše, ruski brodovlasnici tvrdili su da sud nema pravo da se proglasi nenadležnim u slučajevima kada bi se pred drugim konkurirajućim sudom primjenjivala niža granica odgovornosti nego u Hong Kongu. Tu tvrdnju prvostupanjski sud također nije prihvatio. Ruski brodovlasnici pozvali su se na spor *British Skill* tražeći od suda da postupi na isti način. Međutim, prvostupanjski sud u Hong Kongu je ocijenio da ruski brodovlasnici nisu dokazali da bi vođenjem postupka u Singapuru i primjenom granice odgovornosti u skladu s Konvencijom iz 1957. izgubili legitimnu pravnu pogodnost i bili znatno oštećeni.

Pozivajući se na obrazloženje presuda *The Spiliada* i *The Adhiguna Meranti*<sup>54</sup> sud je upozorio da sama nemogućnost korištenja nekom pravnom pogodnošću pred drugim konkurirajućim sudom ne znači nužno da taj drugi sud nikako ne smije suditi u sporu. Taj sud ipak može suditi u sporu ako se, usprkos nemoćnošću korištenja takvom pravnom pogodnošću, pred tim sudom može ostvariti pravda.<sup>55</sup> U ovom slučaju, prema mišljenju hongkongškog prvostupanjskog suda, pred singapurskim sudom može se ostvariti pravda. Štoviše, može se reći da vođenjem postupka u Singapuru postoji mogućnost da šteta koju su pretrpili ruski brodovlasnici bude nadoknađena u cijelosti ako se dokaže ponašanje singapurskih vlasnika koje ukida pravo na ograničenje, što se znatno lakše može učiniti ako se primjenjuje Konvencija iz 1957. nego ako se primjenjuje Konvencija iz 1976. Prvostupanjski sud se u obrazloženju svoje odluke kritički osvrnuo na odluku engleskog prvostupanjskog suda u slučaju *The British Skill*. Sud se nije složio sa stajalištem engleskog suda da je potrebno da što više zemalja primjenjuje Konvenciju iz 1976. Ono što jest potrebno, to je da što više zemalja primjenjuje iste standarde. Sporno je pitanje koji su to standardi. Nema razloga zbog kojih bi se Konvenciji iz 1976. dala prednost u odnosu na Konvenciju iz 1957. Za različite države pogodnija je jedna ili druga konvencija. Konačno, danas Konvencija iz 1957. još uvijek ima više zemalja ugovornica. Hongkongški sud je izrazio neslaganje i sa stajalištem engleskog suda prema kojem odluku u ovakvim sporovima treba zasnivati na činjenici da engleski javni poredak zahtijeva od engleskih sudova da primjenjuju Konvenciju iz 1976. kad god je to moguće.

Zbog navedenih razloga prvostupanjski sud je ocijenio da je singapurski sud "prirodan" sud za raspravljanje u ovom sporu te da se pred tim sudom može ostvariti pravda. Slijedom toga, prvostupanjski sud je prihvatio prijedlog singapurskog brodovlasnika za odbacivanje tužbe.

Ruski brodovlasnici su se žalili na odluku prvostupanjskog suda. Žalbeni sud Hong Konga je većinom glasova (2:1) usvojio žalbu i ukinuo odluku prvostupanjskog suda. U obrazloženju svoje odluke žalbeni sud je naglasio

<sup>54</sup> Cf. *Lloyd's Law Reports* (1988) Vol 1, p. 384.

<sup>55</sup> eng. *if substantial justice could be done.*

da singapurski sud nije "prirodan" sud za suđenje u ovom sporu. "Prirodan" sud za suđenje u ovom sporu je sud u Tajlandu jer se tamo dogodio sudar. Stoga singapurski sud nije "prirodan" sud i nema prednost pred sudom u Hong Kongu. Ruski brodovlasnici su na pravno dopušten način pokrenuli postupak u Hong Kongu. Njihovo pravo odabira suda ne smije im se uskratiti ni zanemariti.<sup>36</sup> Dodatni argument za svoju odluku sud je pronašao u činjenici da se u Singapuru primjenjuje Konvencija iz 1957., a u Hong Kongu Konvencija iz 1976. To znači da bi vođenjem postupka u Singapuru ruski brodovlasnici doista bili u pravno znatno nepovoljnijem položaju jer bi bili uskraćeni u korištenju dopuštenom pravnom pogodnošću - mogućnošću da im šteta bude nadoknađena u većoj mjeri. Dakle, stajalište žalbenog suda je suprotno u odnosu na stajalište prvostupanjskog suda.

Na gotovo istovjetan način odlučeno je i u sporu *Bouygues Offshore S.A. v. Caspian Shipping Co.* pred engleskim prvostupanjskim sudom.<sup>37</sup>

\*

Posljednji u nizu sporova o značaju visine ograničenja odgovornosti brodovlasnika pri primjeni načela *forum non conveniens* je spor *The Herceg Novi* iz 1998.<sup>38</sup> Povod sporu je bio sudar brodova *Herceg Novi* i *Ming Galaxy* u singapurskom teritorijalnom moru. *Herceg Novi* je potonuo zbog oštećenja koja su prouzročena sudarom, dok je *Ming Galaxy* pretrpio znatno manju štetu. Vlasnici broda *Ming Galaxy* pokrenuli su postupak *in rem* protiv vlasnika broda *Herceg Novi* pred sudom u Singapuru. Ubrzo nakon toga i vlasnici broda *Herceg Novi* pokrenuli su postupak *in rem* protiv vlasnika broda *Ming Galaxy* pred engleskim prvostupanjskim sudom.

U postupku pred engleskim sudom vlasnici broda *Ming Galaxy* su podnijeli prijedlog za odbacivanje tužbe. Svoj prijedlog su zasnivali na činjenicama da engleski sud nije prikladan sud za odlučivanje u ovom sporu te da se postupak o istoj stvari već vodi u Singapuru. Prvostupanjski sud (*Mr. Justice Clarke*) je odlučio na isti način kao i u sporu *The British Skill*. To znači da sud nije odbacio tužbu nego je donio odluku da se zastane s postupkom dok se pred singapurskim sudom ne utvrde relevantne činjenice - odgovornost za sudar i iznos pretrpljene štete. Nakon što singapurski sud odluči o tim činjenicama, engleski sud će ponovno razmotriti predmet i odlučiti hoće li nastaviti s postupkom ili će odbaciti tužbu. Prvostupanjski sud je prihvatio tezu vlasnika broda *Herceg Novi* da bi vođenjem postupka u Singapuru i primjenom niže granice odgovornosti iz Konvencije iz 1957., oni bili uskraćeni za korištenje legitimnom pravnom pogodnošću. Tom bi se pogodnošću oni inače mogli koristiti pred engleskim sudom jer bi engleski sud primijenio znatno višu

<sup>36</sup> Žalbeni sud se pri tome pozvao na odluku u sporu *The Tilie Lykes*, (1977) 1 *Lloyd's Law Reports*, p. 124.

<sup>37</sup> *Lloyd's Law Reports* (1997) 2 p. 533.

<sup>38</sup> *Lloyd's Law Reports* (1998) 2 p. 454.

granicu odgovornosti iz Konvencije iz 1976. Sud je ponovno kao ključnu činjenicu naveo stvarni iznos štete, tj. odnos visine stvarne štete koju su vlasnici broda *Herceg Novi* doista pretrpili i visine granice odgovornosti vlasnika broda *Ming Galaxy* prema Konvenciji iz 1957.

Vlasnici broda *Ming Galaxy* podnijeli su žalbu. Odlučujući o žalbi, engleski žalbeni sud je razmotrio gotovo sve relevantne sudske odluke o navedenom pitanju. Pri tome je sud izrazio neslaganje sa stajalištem engleskih prvostupanjskih sudova u ranijim sporovima. Osobito je žalbeni sud kritizirao stajalište prvostupanjskog suda u sporu *The British Skill* prema kojem engleski javni poredak zahtijeva primjenu Konvencije iz 1976. kad god je to moguće. Žalbeni sud je ocijenio da se Konvencija iz 1976. još uvijek ne može nazvati općeprihvaćenom, a posebice se ne može tvrditi da je njome postignuto rješenje koje je trenutno na međunarodnoj razini *općeprihvaćeno kao rješenje kojim je utvrđena pravda u objektivnom smislu*. Konvencija iz 1976. tek je stajalište tridesetak zemalja ugovornica o materiji ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine. Sud je naglasio da Međunarodna pomorska organizacija nije zakonodavno tijelo. Ova organizacija može preporučiti Konvenciju iz 1976. međunarodnoj zajednici. Međutim, svaka država ima svoje suvereno pravo da u pogledu navedene materije primjenjuje drugačiji režim. Ako bi se dopustilo da se postupak u nekoj zemlji u ovakvim sporovima vodi samo zbog toga što sudovi te zemlje primjenjuju Konvenciju iz 1976., moglo bi se dogoditi da sudovi zemalja koje su prihvatile Konvenciju iz 1957. više uopće neće moći suditi u tim sporovima, čak ni u slučajevima kad su oni očito i u značajnoj mjeri prikladniji da sude. Žalbeni sud je zaključio da se u ovom sporu pravda može ostvariti pred sudom u Singapuru, posebice ako se uzme u obzir da pravo koje se primjenjuje u toj zemlji (Konvencija iz 1957.) prihvaća i velik broj drugih civiliziranih država. Bilo kakvo stavljanje u povlaštenu položaj odredaba Konvencije iz 1976. u odnosu na odredbe Konvencije iz 1957. je neopravdano. Nijedna od ovih konvencija ne može se smatrati "pravednijom" od druge, niti se engleski zakoni mogu smatrati objektivno "pravednijim" i "boljim" nego singapurski zakoni. Ono što je u ovakvim sporovima bitno jest da se u Singapuru može postići rješenje spora kojim se ostvaruje pravda kao cilj primjene prava.

Zbog ovih razloga žalbeni sud je prihvatio žalbu vlasnika broda *Ming Galaxy* i bezuvjetno odbacio tužbu vlasnika broda *Herceg Novi*.

## 5. ZAKLJUČAK

Može se reći da je doktrina *forum non conveniens* unijela određena ograničenja glede slobode tužitelja pri odabiru suda. Ova doktrina danas se smatra jednim od najuspješnijih sredstava za sprječavanje zloupotrebe toga prava, odnosno za obranu od neopravdanih nastojanja tužitelja da se njegova tužba razmatra pred sudom koji primjenjuje za njega najpovoljnije pravo, a koji sa konkretnim sporom ima male ili nikakve veze.

Odluke koje su u ovom radu prikazane i analizirane prikazuju najnovija stajališta i razmišljanja sudova o primjeni doktrine *forum non conveniens* u sporovima vezanim uz ograničenje odgovornosti brodovlasnika. U svojim odlukama sudovi su, načelno, iskazali stajalište da postizanju pravde valja dati prednost u odnosu na druge faktore koji se uzimaju u obzir pri odlučivanju o primjeni doktrine *forum non conveniens*. Dakle, postupak treba voditi pred onim sudom gdje se može postići cilj primjene prava - ostvarenje pravde. To vrijedi čak i ako neki drugi sud ima veći stupanj stvarne povezanosti s konkretnim sporom, ali se pred takvim sudom ne može ostvariti pravda jer bi jedna od stranaka bila uskraćena za mogućnost korištenja legitimnom pravnom pogodnošću. Pitanje oko kojega su sudovi imali različita stajališta jest da li vođenje postupka pred sudom koji primjenjuje niže granice odgovornosti brodovlasnika prema Konvenciji iz 1957. predstavlja uskratu legitimne pravne pogodnosti koju bi oštećena strana inače mogla koristiti u postupku pred sudom koji primjenjuje više granice odgovornosti prema Konvenciji iz 1976. Ta se "pogodnost" odnosi na mogućnost oštećene strane da joj štetnik naknadi štetu u većoj mjeri.

U najnovijoj presudi engleskog žalbenog suda (*Herceg Novi*) izraženo je stajalište da vođenje postupka u zemlji koja primjenjuje Konvenciju iz 1957. u pogledu oštećenika ne predstavlja uskratu korištenja legitimnom pravnom pogodnošću. Pred sudovima zemalja koje primjenjuju Konvenciju iz 1957. može se postići rješenje kojim se ostvaruje pravda, jer i ti sudovi mogu donijeti odluku kojom ustanovljuju pravo oštećenika da mu šteta bude nadoknađena, odnosno odluku kojom ustanovljuju obvezu tuženog brodovlasnika da štetu nadoknadi.

Odluka engleskog žalbenog suda i obrazloženje te odluke ima i znatno šire značenje. Njime se dotiče i pitanje unifikacije pomorskog prava i odnos pravnih sustava koji na različite načine uređuju istu materiju. Shvaćanje žalbenog suda, koje je istovjetno ranije iznesenom (ali neprihvaćenom) stajalištu prvostupanjskog suda u Hong Kongu, zasniva se na poštivanju ravnopravnosti pravnih sustava pojedinih zemalja i suverenosti svake države da pojedini pravni institut pravno uredi na način koji ona smatra najprihvatljivijim. U današnjim uvjetima, kada je materija ograničenja odgovornosti brodovlasnika uređena na više različitih načina, ne može se tvrditi da je jedan način "pravedniji" od drugoga. Svako je rješenje jednako vrijedno. Stoga se Konvencija iz 1976., kao najnovija, nikako ne može smatrati "boljom" ili "pravednijom" nego Konvencija iz 1957. Drugim riječima, primjena istih standarda je poželjna, ali ne pod svaku cijenu.

Stajalište engleskog žalbenog suda čini nam se sasvim ispravno. Stranka u sporu vezanom uz ograničenje odgovornosti brodovlasnika, morat će, ako želi ishoditi nadležnost suda koji primjenjuje Konvenciju iz 1976., iznijeti i dokazati relevantne činjenice koje taj sud povezuju s konkretnim sporom. Uzimajući u obzir najnoviju sudsku praksu, može se zaključiti da moguća primjena jedne ili druge konvencije o ograničenju odgovornosti više nije ključan faktor pri odlučivanju o primjeni doktrine *forum non conveniens*. To će bez sumnje prido-

nijeti da se određeni spor raspravlja pred sudom koji je “prirodan” i najprikladniji da odluči, što je i osnovni smisao doktrine *forum non conveniens*.

### *Summary*

#### *THE GLOBAL LIMITATION OF THE SHIPOWNER'S LIABILITY AND THE DOCTRINE OF FORUM NON CONVENIENS*

*The author elaborates the meaning of the principle of forum non conveniens in the common law legal system. He analyses the court decisions applying this principle in the matter of global limitation of the shipowner's liability.*

*The author agrees with the opinion expressed in the latest court decisions that the court applying the limits of liability prescribed in 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims is not necessarily “more convenient forum” than the court applying the (lower) limits of liability prescribed in 1957 International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Ships.*