

POSljedICE BREXITA ZA POMORSKO PRAVO EUROPSKE UNIJE

ZORAN TASIĆ, mag. iur.*

UDK 347.79:342(410.1)
DOI 10.21857/y26kecl329
Pregledni znanstveni rad
Primljeno: 24. siječnja 2023.
Prihvaćeno za tisak: 26. travnja 2023.

Pitanje je u kojoj mjeri Brexit utječe na pomorsko pravo i pomorsku industriju Europske unije. Trgovački sud u Londonu stoljećima rješava međunarodne sporove nastale iz prijevoza stvari morem. Približno 80 % svih sporova pred tim sudom, kao i Sudom za pomorske sporove, i danas su pomorski sporovi nastali iz pomorskih osiguranja i brodograđevnih sporova. Oko 70 % takvih sporova međunarodnog su karaktera. Velika većina sudaca engleskog Trgovačkog suda, Žalbenog suda, Vrhovnog suda i Suda za pomorske sporove, kao i veliki broj specijaliziranih odvjetnika i vještaka, imaju iskustva u pomorskim sporovima. Sve to upućuje na zaključak kako je London bio i ostao dominantna jurisdikcija za rješavanje međunarodnih pomorskih sporova. Pragmatičan pristup pitanju odgovornosti i alokaciji rizika pomorskih pothvata, kao i detaljna analiza specifičnih okolnosti svakog slučaja, među ostalim, krase englesku sudsku praksu. Nakon završetka tzv. tranzicijskog razdoblja pregovora o izlasku Velike Britanije iz Europske unije, 31. prosinca 2020. godine, u Velikoj Britaniji prestale su važiti Uredba Europske unije Bruxelles I (preinaka), Luganska konvencija iz 2007. godine i tzv. Uredbe Rim I i Rim II. Navedeni propisi reguliraju pitanja nadležnosti, priznanja i izvršenja sudskih odluka u građanskim i trgovačkim sporovima među državama članicama Europske unije, kao i izbor mjerodavnog prava. Prestankom važenja potonjih propisa prestao je dotadašnji postupak automatskog priznanja i ovrhe presuda engleskih sudova u građanskim i trgovačkim sporovima među državama članicama Europske unije (i obratno). U tim se okolnostima postavlja pitanje, hoće li brodarske kuće, osiguravajuća društva, brodograditelji i drugi dionici pomorske industrije Europske unije i dalje s povjerenjem ugovarati primjenu engleskog prava i nadležnost engleskih sudova. Smatramo kako hoće jer englesko pomorsko pravo i sudska praksa nude jedinstveno visok stupanj izojesnosti, jasnoće i predvidljivosti, kao i visoku razinu razumijevanja specifičnosti pomorske

* Zoran Tasić, mag. iur., Dedicato Consulting, Gajeva ulica 49, 10000 Zagreb, Hrvatska, e-adresa: zorantasic2907@gmail.com.

industrije koje London već više od stoljeća pruža pomorskim kompanijama Europske unije i ostatku svijeta.

Ključne riječi: *Brexit; englesko pravo; engleski sudovi; engleska sudska praksa; pomorski sporovi; propisi Europske unije; priznanje i ovrha stranih sudskih odluka.*

1. UVOD

Trgovački sud u Londonu (*The Commercial Court*), koji je dio Suda za poslovne i imovinske sporove (*The Business and Property Courts*) i Visokog suda pravde (*The High Court of Justice*), sastoji se od trinaest specijaliziranih sudaca u različitim područjima trgovačkog prava. Sud je specijaliziran za rješavanje sporova koji proizlaze iz trgovačkih ugovora, pitanja osiguranja i reosiguranja, bankarstva i financijskog poslovanja, prijevoza stvari, pomorstva, priznanja i ovrhe inozemnih sudskih presuda i arbitražnih odluka te drugih sličnih pitanja.

Trgovački sud u Londonu ima tradiciju dulju od sto dvadeset pet godina u rješavanju ne samo sporova nastalih u londonskom Cityju, nego i sporova koji su nastali izvan njegove jurisdikcije. Statistika pokazuje kako je više od 70 % sporova koji se vode pred tim sudom barem jedna strana u postupku inozemna.¹

Tijekom 2020. godine, osam od trinaest sudaca ovog suda imaju dugogodišnje iskustvo u sudovanju u sporovima iz područja prijevoza stvari morem i primjeni pomorskog prava. Slična je situacija i s tri od pet sudaca na Žalbenom sudu (*The Court of Appeal*), kao i s tri trgovačka suca na Vrhovnom sudu (*The Supreme Court*).²

Prvih stotinjak godina (s malom iznimkom tridesetih i dijelom pedesetih godina prošlog stoljeća), najveći dio sporova koji su se vodili pred Trgovačkim sudom u Londonu imali su inozemni element i proizlazili su iz međunarodnog prijevoza stvari morem. U tim sporovima, osim iskusnih sudaca u tom području, bili su uključeni i odvjetnici (*solicitori* i *baristeri*), također s bogatim iskustvom u pomorskim sporovima, kao i sudski vještaci, pomorski agenti, bankari i financijeri, svi iskustveno povezani s pomorskom industrijom.

¹ Osvrt suca Petera Grossa na članak Courtly Competition objavljen u tjedniku *The Economist*, 2. rujna 2017. godine. Sudac Peter Gross izlagao je taj osvrt na 35th *Annual Donald O'May Maritime Law Lecture* 1. studenoga 2017. godine u Londonu. Vidi Gross, P., *A Good Forum to Shop in: London and English Law Post-Brexit*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 2 (2018.), str. 1, i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=388700 (pristup 20. siječnja 2023.).

² Foxton, D., *Why Shipping Law still Matters*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 3 (2021.), str. 10, i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=421606 (pristup 20. siječnja 2023.).

Sud za pomorske sporove (*The Admiralty Court*), čija tradicija seže u trinaesto stoljeće, od 1981. godine zajedno je s Trgovačkim sudom u Londonu dio tzv. Odjela kraljeva stola (*King's Bench Division*) Visokog suda. Suci toga suda, također, imaju golemo iskustvo u rješavanju pomorskih sporova koji proizlaze iz sudara i spašavanja na moru, prijevoza robe morem, ograničenja odgovornosti u pomorskim sporovima te sporovima koji proizlaze iz hipoteke na brodu. Jedna od njegovih specifičnosti su i sporovi *in rem* koji se vode protiv broda, kao što je, primjerice, donošenje privremenih mjera zaustavljanja broda, odnosno zabrane isplovljenja iz luke.

Londonska arbitraža za pomorske sporove, koja se rukovodi pravilima Londonske udruge pomorskih arbitara (*The London Maritime Arbitrators' Association* – LMAA), također rješava veliki broj pomorskih i brodograđevnih sporova. Na to upućuje i tvrdnja suca Sir Davida Foxtona da postoji više žalbi na arbitražne odluke po pitanju primjene prava u pomorskim sporovima, nego u bilo kojim drugim arbitražama u Londonu. Sama mogućnost žalbe na arbitražne odluke po pitanju primjene prava, koja je u drugim jurisdikcijama inače rijetkost, čini London još atraktivnijim forumom za arbitražno rješavanje sporova.³

Također, navedeno iskustvo i tradicija čine London i danas najznačajnijim svjetskim centrom za rješavanje sporova u međunarodnoj pomorskoj industriji. U proteklih nekoliko godina pravne usluge koje pruža tzv. *Legal London* u rješavanju sporova iz područja engleskog pomorskoga prava donijele su britanskom gospodarstvu prihod veći od trideset milijardi funti.⁴

2. VAŽNOST ENGLESKOG POMORSKOG PRAVA ZA POMORSKU INDUSTRIJU EUROPSKE UNIJE

Englesko pomorsko pravo i sudska praksa od iznimne su važnosti za englesko ugovorno pravo. Neka od najvažnijih načela engleskog trgovačkog i ugovornog prava proizašla su iz engleskog pomorskog prava i sudskih sporova koji su nastali iz prijevoza stvari morem.

Isto tako, sudski postupci pred engleskim Trgovačkim sudom i Sudom za pomorske sporove, kao i arbitražni postupci pred Međunarodnim arbitražnim sudom (*The International Arbitration Court* – IAC), odavno su postali međunarodno priznati kao najviši postupovni standardi u mnogim jurisdikcijama diljem svijeta.

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*, str. 1.

Nadalje, visoki stupanj izvjesnosti, poštovanje načela slobode ugovaranja, jasnoća i predvidljivost engleskog pomorskog prava i sudske prakse prepoznati su u pomorskoj industriji kako u svijetu, tako i u Europskoj uniji. Tomu svakako pridonosi London, sa svojim pomorskopравnim i drugim stručnjacima u području pomorstva, koji je odavno prepoznat kao međunarodni centar za pružanje pravnih usluga i rješavanje pomorskih (i drugih trgovačkih) sporova na najvišoj razini.

Osim visokog stupnja izvjesnosti, jasnoće i predvidljivosti, englesko pomorsko pravo i praksa, poznati kao englesko običajno pravo (*Common Law*), sve ove godine nudili su pomorskim kompanijama Europske unije visoku razinu razumijevanja specifičnosti pomorske industrije, kao i rizika i odgovornosti koji se u njoj javljaju. Veliki broj riješenih sudskih i arbitražnih sporova uspostavili su jasne kriterije, primjerice, da poslovni subjekti moraju na temelju svoje razumne procjene vjerojatnosti ishoda nekog događaja imati pravo donijeti određenu poslovnu odluku (poput odluke o raskidu ili produljenju ugovora) u određenom trenutku, umjesto da čekaju dok se taj događaj zaista i dogodi. U svakom je sporu, prvenstveno, potrebno utvrditi cilj i namjeru koja se želi postići ugovorom, pri čemu suci ne stvaraju ugovor, nego ga samo tumače (*construction of contract*). Raspodjela je rizika ključna za određivanje prava na naknadu štete zbog raskida ugovora. Englesko pravo i sudska praksa uveli su odredbe o vrstama štete koje se mogu naknaditi primjenom ugovorne kazne u različitim oblicima pomorskih ugovora.

Veliki broj engleskih sudskih i arbitražnih odluka tijekom stoljeća dovele su do savršenstva analizu razloga za raskid ugovora zbog neispunjenja ugovornih obveza: a) obveze čije neispunjenje daje pravo oštećenoj strani na raskid ugovora i naknadu štete (*condition*), b) obveze čije neispunjenje daje oštećenoj strani pravo na naknadu štete, ali ne i na raskid ugovora (*warranty*) i c) obveze čije je neispunjenje toliko ozbiljno da se njime poništava u cijelosti sama svrha ugovora te oštećenoj strani daje pravo na raskid ugovora i naknadu štete (*innominate term*).

Iz svih navedenih razloga, brodari država članica Europske unije, kao i njihove *offshore* podružnice, godinama koriste standardne obrasce brodarskih ugovora (ugovora o zakupu broda, ugovora o tegljenju, ugovora o prijevozu robe, o osiguranju broda i tereta, o upravljanju brodom, o kupoprodaji broda, o gradnji ili popravku broda), bilo da ih nudi međunarodna organizacija brodara i pomorskih agenata, kao što je Baltičko i međunarodno pomorsko vijeće (*The Baltic and International Maritime Council – BIMCO*), ili ih stvara praksa. Najveći broj takvih ugovora sadrži odredbu o primjeni engleskog prava kao mjerodavnog te odredbe o nadležnosti engleskih sudova ili londonske arbitraže za rješavanje

sporova koji mogu proizaći iz takvih ugovora. Isti je slučaj i s različitim oblicima ugovora o financiranju nabave brodova ili plovidbenih pothvata.⁵

Svi navedeni ugovori sadrže odredbe čija su tumačenja u raznim sporovima dali suci Trgovačkog suda, Suda za pomorske sporove, Vrhovnog suda ili Doma lordova ili arbitraže sa sjedištima u Londonu, te su mnoga njihova tumačenja postala englesko pravo.

Važne su presude kojima se uspostavila važnost kauzaliteta kod naknade štete zbog neispunjenja ugovora, koje se posljedice neispunjenja ugovora trebaju uzeti u obzir, a koje ne pri utvrđivanju visine naknade štete, te kako utvrditi koje odredbe ugovora čine već spomenute obveze: *condition*, *warranty* i *innominate term*. Pomorski su prijevozi po svojoj prirodi izloženi općepoznatim opasnostima pa je u svakom pojedinom slučaju iznimno važno odrediti koje opasnosti su sastavni, predvidljivi dio plovidbenog pothvata, a na koje rizike brodar nije pristao ugovorom o prijevozu, te bi zbog njihova nastupa imao pravo na naknadu štete (*Petroleo Brasileiro S.A (Respondent) v. E.N.E. Kos 1 Limited (Appellant)*).⁶

Fleksibilnost engleskog običajnog prava koja više naginje praktičnoj realnosti same gospodarske grane kao što je pomorstvo, nego doktrinarnom pristupu, pokazala se od iznimne važnosti upravo u području pomorskog prava. Tome svjedoče mnogobrojne sudske presude i arbitražne odluke, primjerice, *Hong Kong Fir Shipping Co. Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.*,⁷ u kojoj je sud zbog kompleksnosti odgovornosti brodar za mane broda iz brodarskog ugovora morao posegnuti za sasvim novim pristupom utvrđivanja odgovornosti za štetu nastalu naručitelju iz brodarskog ugovora. U potonjem je slučaju, zbog jednostranog neispunjenja ugovora, sud utvrdio da neispunjenje mora biti toliko ozbiljno da: a) u cijelosti uskraćuje nedužnoj strani svrhu koja se ugovorom namjeravala postići i na koju nedužna strana ima pravo prema ugovoru, b) djelomično uskraćuje nedužnoj strani svrhu i c) čini prekršaj temeljne ugovorne obveze, kao što je u slučaju *Federal Commerce and Navigation Ltd. v. Molena Alpha Inc. (The »Nanfri«, »Benfri« and »Lorfri«)*.⁸

⁵ Vidi BIMCO Contracts, <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts> (pristup 20. siječnja 2023.).

⁶ Vidi *Petroleo Brasileiro S.A (Respondent) v. E.N.E. Kos 1 Limited (Appellant)* [2012] UKSC 17, <http://ukscblog.com/case-comment-petroleo-brasileiro-s-a-respondent-v-e-n-e-kos-1-limited-appellant-2012-uksc-17/> (pristup 20. siječnja 2023.).

⁷ Vidi *Hong Kong Fir Shipping Co. Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.* [1962] 2 QB 26, Court of Appeal, <https://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/1961/7.html> (pristup 31. ožujka 2023.).

⁸ Vidi *Federal Commerce and Navigation Ltd. v. Molena Alpha Inc. (The »Nanfri«, »Benfri« and »Lorfri«)* [1978] 1 Lloyd's Rep. 581, [1979] 2 Lloyd's Rep. 132, [1978] 1 Lloyd's Rep. 201,

Pomorskoj industriji koja je po svojoj prirodi dinamična i koja se tehnološki brzo razvija, potreban je pravni sustav poput engleskog običajnog prava koji se mijenja i razvija. Takav pragmatičan pristup pitanju odgovornosti i alokaciji rizika pomorskih pothvata, detaljna analiza specifičnih okolnosti svakog slučaja, analiza prirode ugovorne odredbe, vrsta i razina kršenja ugovora, kao i posljedice prekršaja za oštećenu stranu, od vitalne su važnosti za pomorsku industriju. Sve navedeno proizlazi iz nepreglednog broja engleskih sudskih presuda koje su postale presedani od iznimne važnosti za svjetsku pomorsku industriju, kao i pomorsku industriju Europske unije.

3. IZVORI PRAVA EUROPSKE UNIJE

Osim već spomenutih razloga zbog kojih veliki broj europskih brodara, naručitelja prijevoza u brodarskom ugovoru i zakupoprimalca brodova, pomorskih agenata, osiguratelja, brodograditelja i drugih tradicionalno ugovaraju primjenu engleskoga prava i nadležnost engleskih sudova ili arbitraže, treba imati na umu kako je Velika Britanija zemlja s velikim brojem međunarodnih i europskih konvencija. Među njima su i one koje se odnose na izbor mjerodavnog prava u ugovornim i izvanugovornim odnosima, izbor suda za rješavanje trgovačkih i građanskih sporova te priznanje i ovrhu inozemnih sudskih odluka u građanskim i trgovačkim sporovima:

- Uredba Rim I br. 593/2008 o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I)⁹ i Uredba Rim II br. 864/2007 o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze (Rim II);¹⁰

- Uredba Bruxelles I (preinaka) (*The Recast Brussels I Regulation*) br. 1215/2012¹¹

<https://charterpartycases.com/case/112-federal-commerce-and-navigation-ltd-v-mole-na-alpha-inc-the-%e2%80%9cnanfri%e2%80%9d-%e2%80%9cbenfri%e2%80%9d-and-%e2%80%9clorfri%e2%80%9d-1978-1-lloyd%e2%80%99s-rep-581-1979-2-lloyd> (pristup 20. siječnja 2023.).

⁹ Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. godine o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I), Službeni list Europske unije L 177/6, 4. srpnja 2008.

¹⁰ Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. godine o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze (Rim II), Službeni list Europske unije L 199/40, 31. srpnja 2007.

¹¹ Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (preinačena), Službeni list Europske unije L 351/1, 20. prosinca 2012.

koja se primjenjuje od 10. siječnja 2015. godine (njome je zamijenjena Uredba Bruxelles I br. 44/2001, primjenjiva u svim državama članicama Europske unije, kojom se suštinski izmijenila originalna Briselska konvencija o nadležnosti i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima iz 1968. godine).¹² Potonjoj je Konvenciji Velika Britanija pristupila 1978. godine. Jedna od ključnih obilježja Uredbe Bruxelles I (preinaka) je da se njome stavljaju izvan snage formalnosti za priznanje i ovrhu inozemnih sudskih odluka u zemljama u kojima se priznanje i ovrha traži, tako da se sudska odluka donesena u jednoj državi članici Europske unije priznaje i izvršava u drugim državama članicama bez potrebe za posebnim postupkom. Sudska odluka donesena u državi članici koja je izvršna u toj državi, izvršna je i u drugim državama članicama bez posebnog postupka pribavljanja potvrde o izvršnosti. U skladu s odredbom 31.2. ove Uredbe, sud čija je isključiva nadležnost izabrana voljom ugovornih strana ima prednost pred sudom u državi tuženika, pa čak i onda ako je pred tim sudom započeo neki sudski postupak.¹³

- Luganska konvencija o nadležnosti te priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima iz 2007. godine koja se primjenjuje, osim u zemljama članicama Europske unije, također i u Švicarskoj, Islandu i Norveškoj;¹⁴

- Haška konvencija o sporazumima o izboru suda iz 2005. godine.¹⁵

Navedene konvencije i uredbe činile su englesko pravo i jurisdikciju engleskih sudova još atraktivnijim u pomorskoj industriji Europske unije jer su im omogućile, ne samo punopravnost izbora engleskog prava, nego su se odluke engleskih sudova priznavale i izvršavale u državama članicama Europske unije bez ikakvih daljnjih formalnosti.

¹² Konvencija o nadležnosti i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (potpisana 27. rujna 1968.), (1) (72/454/EEZ), Preambula, Službeni list Europske unije L 299/32, 31. prosinca 1972.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Konvencija o nadležnosti te priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima, Službeni list Europske unije L 339/3, 21. prosinca 2007., [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22007A1221\(03\)&from=MT](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22007A1221(03)&from=MT) (pristup 20. siječnja 2023.).

¹⁵ Haška konferencija o međunarodnom privatnom pravu, Konvencija od 30. lipnja 2005. o sporazumima o izboru suda, <https://assets.hcch.net/docs/e1d80d5a-f320-40ff-892a-156a4b85a266.pdf> (pristup 20. siječnja 2023.).

4. BREXIT

Po završetku tzv. tranzicijskog razdoblja pregovora o izlasku Velike Britanije iz Europske unije 31. prosinca 2020. godine (Brexit), navedeni propisi, osim Uredbi Rim I i Rim II, prestali su se primjenjivati u Velikoj Britaniji.

S obzirom na to da su Uredbe Rim I i Rim II već odavno sastavni dio engleskog prava, te se i dalje primjenjuju u državama članicama Europske unije, ugovorne su strane i dalje slobodne izabrati englesko pravo kao mjerodavno za svoje ugovorne i izvanugovorne odnose. Kako primjena Uredbe Rim I ne ovisi o reciprocitetu, slobodan izbor mjerodavnog prava poštovat će se i nadalje u državama članicama Europske unije, bez obzira na Brexit.

Međutim, Uredba Bruxelles I (preinaka) prestala se primjenjivati u Velikoj Britaniji nakon 31. prosinca 2020. godine, osim u slučaju sudskih sporova započetih prije toga datuma.¹⁶ To praktički znači da se odluke engleskih sudova donesene nakon 31. prosinca 2020. godine više neće automatski priznavati i izvršavati u državama članicama Europske unije (i obratno). Svaki takav postupak, ovisno o postupovnim pravilima svake države članice, bit će daleko sporiji, neizvjestan i skuplji, nego što je to bio slučaj prije Brexita. Iznimka od navedenog jest ta da će se, u skladu s odredbama Sporazuma o Brexitu između Velike Britanije i Europske unije, ova Uredba i dalje primjenjivati na sve sudske postupke započete prije 1. siječnja 2021. godine. Ako između Velike Britanije i pojedine države članice Europske unije ne postoji bilateralni sporazum o priznanju i izvršenju sudskih odluka, tužitelj/ovrhovoditelj će cijeli postupak (najvjerojatnije) trebati (ponovo) započeti pred sudom države članice u kojoj traži ovrhu, u skladu s propisima te države članice. Ovrha inozemne odluke u Engleskoj zahtijeva od ovrhovoditelja da započne novi postupak protiv ovršenika pred engleskim sudom za priznanje i izvršenje odluke donesene pred nekim drugim sudom.

Spomenuta Luganska konvencija više se ne primjenjuje u Velikoj Britaniji. Iako je Velika Britanija već 8. travnja 2020. godine zatražila od Europske unije da joj dozvoli ponovni pristup ovoj konvenciji, Europska unija odbila je taj zahtjev s obrazloženjem da nije u mogućnosti dati takvu suglasnost.

U kontekstu sporova koji proizlaze iz prijevoza putnika i robe morem, kao i iz onečišćenja mora, ograničenja odgovornosti za pomorske tražbine, generalne havarije, tegljenja i spašavanja na moru, Hašku konvenciju o sporazumima o iz-

¹⁶ Brexit and Dispute Resolution, <https://www.pinsentmasons.com/out-law/analysis/brexit-and-dispute-resolution> (pristup 20. siječnja 2023.).

boru suda iz 2005. godine nije vrijedno spominjati s obzirom na to da su upravo takvi sporovi isključeni iz njezine primjene na temelju članka 2.2. točke (f) i (g) ove konvencije.

5. ARBITRAŽA

Velika Britanija i sve države članice Europske unije, članice su Konvencije Ujedinjenih naroda o priznanju i izvršenju stranih arbitražnih odluka (New York, 1958.).¹⁷

Brexit nema nikakvog utjecaja na valjanost i ovrhu arbitražnih sporazuma sačinjenih prema engleskom pravu, kao ni na priznanje i ovrhu engleskih arbitražnih odluka u državama članicama Europske unije, i obratno.

6. ZAKLJUČAK

Kada bi se postavilo pitanje, je li zbog Brexita primjena engleskog prava i engleske sudske prakse izgubila na važnosti za pomorsku industriju Europske unije ili na europsko pomorsko pravo, odgovor bi trebao biti negativan.

Ako se u nekom plovidbenom pothvatu, po prirodi stvari, ne očekuje da bi se eventualna presuda engleskog suda trebala izvršiti u nekoj od država članica Europske unije, sama činjenica Brexita neće imati nikakvog utjecaja na valjanost izbora engleskog prava kao mjerodavnog, kao ni na valjanost izbora engleske jurisdikcije za rješavanje sporova iz ugovora.

Iako je za očekivati kako će postupak priznanja i ovrhe engleskih sudskih presuda u nekim državama članicama Europske unije (i obratno) nakon Brexita biti sporiji, možda neizvjestan i skuplji, treba imati na umu da između Velike Britanije i nekih država članica Europske unije postoje različiti bilateralni oblici suradnje po pitanju međusobnog priznanja i ovrhe sudskih odluka, uz moguća ograničenja po pitanjima javnog poretka, uredne dostave pismena i ispravne nadležnosti suda za čiju se odluku traži priznanje i ovrha.

Prednosti koje pruža *Legal London* pomorskoj industriji Europske unije superiornije su s obzirom na promjene koje je donio Brexit.

¹⁷ Konvencija o priznanju i izvršenju stranih arbitražnih odluka (Njujorška konvencija iz 1958.), <https://www.hgk.hr/documents/newyorskakonvencijaiz1958395772707d266af-15c765b4311f89.pdf> (pristup 20. siječnja 2023.).

BIBLIOGRAFIJA

Članci:

1. Foxton, D., *Why Shipping Law still Matters*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 3 (2021.), str. 440-453.
2. Gross, P., *Good Forum to Shop in: London and English Law Post-Brexit*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 2 (2018.), str. 222-233.

Pravni akti:

1. Hartley, T.; Dogauchi, M., *Konvencija od 30. lipnja 2005. o sporazumima o izboru suda*, Haška konferencija o međunarodnom privatnom pravu i Europska komisija, 2013., str. 1-65, <https://assets.hcch.net/docs/e1d80d5a-f320-40ff-892a-156a4b85a266.pdf> (pristup 20. siječnja 2023.).
2. HCCH, *Statute of the Hague Conference on Private International Law (Entered into Force on 15 July 1955)*, str. 1-4, <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text> (pristup 20. siječnja 2023.).
3. *Konvencija o nadležnosti i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima* (potpisana 27. rujna 1968.), (1) (72/454/EEZ), Preambula, Službeni list Europske unije L 299/32, 31. prosinca 1972., str. 3-13, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:41968A0927\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:41968A0927(01)&from=EN) (pristup 20. siječnja 2023.).
4. *Konvencija o nadležnosti te priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima*, Službeni list Europske unije L 339/3, 21. prosinca 2007., str. 281-319, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22007A1221\(03\)&from=MT](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22007A1221(03)&from=MT) (pristup 20. siječnja 2023.).
5. *Konvencija o priznanju i izvršenju stranih arbitražnih odluka* (Njujorška konvencija iz 1958.), str. 1-5, <https://www.hgk.hr/documents/newyorskakonvencijaiz-1958395772707d266af-15c765b4311f89.pdf> (pristup 20. siječnja 2023.).
6. *Uredba Bruxelles I. (preinaka)*, https://e-justice.europa.eu/350/HR/brussels_i_regulation_recast (pristup 20. siječnja 2023.).
7. *Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. godine o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I)*, Službeni list Europske unije L 177/6, 4. srpnja 2008., str. 109-119, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&from=BG> (pristup 20. siječnja 2023.).
8. *Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. godine o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze (Rim II)*, Službeni list Europske unije L 199/40, 31. srpnja 2007., str. 73-82, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0864&from=en> (pristup 20. siječnja 2023.).

9. Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (preinačena), Službeni list Europske unije L 351/1, 20. prosinca 2012., str. 289-320, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R1215&from=HR> (pristup 20. siječnja 2023.).

Sudska praksa:

1. *Federal Commerce and Navigation Ltd. v. Molena Alpha Inc. (The »Nanfri«, »Benfri« and »Lorfri«)* [1978] 1 Lloyd's Rep. 581, [1979] 2 Lloyd's Rep. 132, [1978] 1 Lloyd's Rep. 201, <https://charterpartycases.com/case/112-federal-commerce-and-navigation-ltd-v-molena-alpha-inc-the-%e2%80%9cnanfri%e2%80%9d-%e2%80%9cbenfri%e2%80%9d-and-%e2%80%9clorfri%e2%80%9d-1978-1-lloyd%e2%80%99s-rep-581-1979-2-lloyd> (pristup 20. siječnja 2023.).
2. *Hong Kong Fir Shipping Co. Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.* [1962] 2 QB 26, Court of Appeal, <https://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/1961/7.html> (pristup 31. ožujka 2023.).
3. *Petroleo Brasileiro S.A (Respondent) v. E.N.E. Kos 1 Limited (Appellant)* [2012] UKSC 17, <http://ukscblog.com/case-comment-petroleo-brasileiro-s-a-respondent-v-e-n-e-kos-1-limited-appellant-2012-uksc-17/> (pristup 20. siječnja 2023.).

Ostalo:

1. BIMCO Contracts, <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts> (pristup 20. siječnja 2023.).
2. Brexit and Dispute Resolution, Pinsent Masons LLP, 30 September 2021, <https://www.pinsentmasons.com/out-law/analysis/brexit-and-dispute-resolution> (pristup 20. siječnja 2023.).

Summary:

**THE CONSEQUENCES OF BREXIT FOR THE MARITIME LAW
OF THE EUROPEAN UNION**

The question is posed in this paper of what repercussions Brexit will have on maritime law and on the maritime industry of the European Union. This is because the Commercial Court in London has been dealing with disputes arising from the international carriage of goods by sea for centuries. Approximately 80% of all disputes before that Court and the Admiralty Court are maritime, shipping and shipbuilding disputes. Approximately 70% of such disputes are international. The majority of judges of the Commercial Court and of the Admiralty Court, as well as a substantial number of solicitors and barristers and court expert witnesses are specialised or have experience in shipping law. All this means that London has been and remains the dominant jurisdiction for resolving international shipping disputes. The pragmatic approach to the question of liability and allocation of risk in shipping ventures, and the detailed analysis of the specific circumstances of every case, among other things, make English court decisions unique. At the end of the UK exit negotiations on 31 December 2020, the Brussels I Recast, the Lugano Convention 2007, and Rome I and Rome II ceased to apply. These regulations and conventions deal with jurisdiction, recognition and enforcement of foreign judgments in civil and commercial matters among EU Member States and the law chosen by the parties. This means that the automatic recognition and enforcement of the English Commercial Court judgments by the courts in the European Union (and vice versa) has ended. In these circumstances, the question is whether shipping companies, marine insurance companies, shipyards and other marine industries in the European Union will continue to choose with confidence English law as the governing law of their contracts and English court jurisdiction for settling their shipping disputes. We believe that they will, especially because of the uniquely high level of certainty, clearness and predictability of English shipping law and English court decisions. Furthermore, because of the high level of understanding of the specifics of the maritime industry which has been provided by London to the maritime industries of the European Union and the world for centuries.

Keywords: *Brexit; English Law; Courts of England and Wales; English Case Law; Maritime Disputes; European Union Legislation; Recognition and Enforcement of Foreign Judgments.*