

APELACIONI SUD, Rouen, 12. VII. 1958.

"Société La Marine Merchande" i dr. ca.

"Compagnie Générale Transatlantique"

Pomorski prijevoz - Bruxelleska konvencija od 1924. - Polje primjene - Strani elemenat - Francuski brod - Ugovor sklopljen u Sjedinjem Državama s američkim krcateljem - Prodaja FOB - Upućivanje na francusko pravo - Značaj javnog poretka konvencije od 1924.

1. Bruxelleska konvencija od 1924. o odgovornosti pomorskog vozara (brodara) mora se primijeniti, čim se radi o međunarodnom pomorskom prijevozu.

Takav je slučaj, kad je krcatelj bio američki državljanin, brodar francuski državljanin, kad je roba bila ukrcana u San Francisku, gdje je načinjena i teretnica sastavljena na engleskom jeziku i s odredištem u Dunquerqueu za francusko poduzeće.

2. Neodlučno je da je prodajni ugovor bio sklopljen FOB prepuštajući u načelu francuskom primaocu brigu oko krcanja, kad u stvari brodaru ništa nije moglo otkriti prirodu ugovora o prodaji, koji je za njega bio res inter alios acta, jer je on ugovarao jedino s prodavaocem - krcateljem, američkim državljaninom.

3. Isto je tako neodlučno da je teretnica sadržavala klauzulu o upućivanju na francusko pravo, s razloga, što ta klauzula ipak nije mogla spriječiti primjenu Konvencije od 1924., koja u svom vlastitom području ima značaj javnog poretka, kao što to ima u svom području francuski zakon od 1936.

Činjenice:

Američko poduzeće "Show Cotton Co." ukrcalo je na osnovi

teretnice izdane u San Francisku 14. VI. 1955. u brod poduzeća "Compagnie Générale Transatlantique" (C.G.T.) s odredištem u Dunquerqueu pošiljku pamuka namijenjenu poduzeću "Etablissements L. et F. Motte Frères", Tourcoing. Kupoprodajni ugovor sklopljen je FOB, a to brodaru nije bilo poznato. Po dolasku u Le Havre brodar je u skladu s odnosnom klauzulom teretnice dao prekrcati pošiljku na drugi svoj brod, koji je trebao poći u Dunquerque. Zbog avarije stroja taj brod nije mogao nastaviti put, i zato je brodar dao ponovo prekrcati robu na čuva automotora poduzeća "B.V. Marilly et Co." radi prebacivanja na treći njegov brod, koji je trebao da krene u Dunquerqueu idućeg dana. Oba su automotora krenula u namjeri, da se privežu u blizini broda radi ukrcaja. Međutim je planula vatra u balama pamuka na jednom automotoru i teško oštetila robu. Nastalu štetu naknadila su osiguravajuća društva primaocu, te su subrogacijom preuzela primaочеvo potraživanje prema C.G.T., odnosno supsidijarno prema poduzeću "B.V. Marilly et Co.", i to su potraživanje utužila.

Prvostepeni sud donio je presudu, kojom se odbijaju osiguravajuća društva ("La Marine Marchande" i 85 drugih). Tužitelji su uložili žalbu.

Zahtjevi i tvrdnje stranaka:

Žalitelji tvrde da C.G.T. odgovara za požar i kao brodar i kao prijevozni posrednik, jer je u časo štete ona imala funkciju posljednjega, budući da su prekrćavanje u luci Le Havre vršili brodovi poduzeća "B.V. Marilly et Co.". Odgovornost C.G.T. osnivaju žalitelji na čl. 4 francuskog zakona od 2. VI. 1936., jer nema dokaza da je požar prouzrokovan višom silom ili kojom drugom činjenicom, za koju se ne odgovara prema tom članu. Mjerodavan da je pak spomenuti francuski zakon zato, što je kupoprodajni ugovor sklopljen FOB, te je američki krcatelj radio kao predstavnik francuskog <sup>primaoca</sup> ~~krcatelja~~, a s time

su i sve stranke prijevoznog ugovora francuski državljani, što da isključuje primjenu Bruxelleske konvencije od 1924.

C.G.T. naprotiv tvrdi, da ugovor sklopljen između nje i društva "B.V. Marilly et Co." nije ugovor o prijevozu već samo ugovor o izvršenju prekrcaja, i da se ona ne može smatrati prijevoznim posrednikom. S druge strane tvrdi, da francuski zakon od 2. IV. 1936. nije mjerodavan, da se ima primijeniti Konvencija od 1924., jer se radi o međunarodnom prijevozu, budući da je krcatelj državljanin američki, a primalac francuski, dok je klauzula FOB kao i cijeli kupoprodajni ugovor za vozara "res inter alios acta".

Pitanje, da li se ima primijeniti francuski zakon ili Konvencija bilo je važno zato, što po prvome brodar mora dokazati, da nije skrivio požar, dok se po drugoj njegova nekrivnja presumira (čl. 4, 2. Konvencije). U konkretnom slučaju uzrok požara nije se mogao utvrditi, i prema tome nije bilo dokaza o krivnji brodara, koji dakle ne bi odgovarao po Konvenciji, ali on bi bio odgovoran po francuskom zakonu, jer nije bilo dokaza ni o njegovoj nekrivnji.

Odluka suda:

Sud je potvrdio prvostepenu presudu, koja oslobadja C.G.T. odgovornosti, i obrazložio to ovako:

Kako se radi o prijevoznom ugovoru, gdje je krcatelj bio američki državljanin, brodar francuski državljanin, roba je bila ukrcana u San Francisku (Sjedinjene Države) i tamo je izdana terežnica na engleskom jeziku s odredištem u Dunquerqueu (francuska luka), to sve te okolnosti predstavljaju nesumnjivo elemente međunarodnog pomorskog prijevoza, i zbog toga je u konkretnom sporu mjerodavna Bruxelleska konvencija od 1924. I Sjedinjene Države i Francuska ratificirale su tu konvenciju. Činjenica, da je roba prodana FOB, za brodara je "res inter

alias acta", koja mu nije morala biti poznata, pa je neodlučna za rješenje ovog spora. Žalitelji se, istina, pozivaju na klauzulu teretnice, koja određuje da će parnice, koje bi mogao prouzrokovati prijevozni ugovor, biti presudjene "in accordance with the Franch law", dakle po francuskom zakonu, a to oni tumače, kao da se radi o zakonu od 2. IV. 1936., no smisao te klauzule ne može imati takav domašaj. Osim toga, iz duha koji je vladao kod izradjivanja Bruxelleske konvencije od 25. VIII. 1924. i iz pomnje kojom ona precizira one svoje odredbe koje bi mogle biti uklonjene protivnim očitovanjem volje proizlazi, da su ugovorne stranke htjele podvrgnuti svoje državljane prigodom sklapanja prijevoznog ugovora međunarodnog značaja jednom jedinstvenom zakonu, koji imperativno postavlja određena pravila, kakva su one smatrale neophodnim za sigurnost međunarodne trgovine. Odatle proizlazi, da kao što francuski državljani ne smiju kod sklapanja pomorskog prijevoznog ugovora zaobići propise zakona od 2. IV. 1936. podvrgavajući se Bruxelleskoj konvenciji od 1924., da se isto tako ugovorne stranke različenog državljanstva, ako postoje uvjeti za primjenu Bruxelleske konvencije, ne smiju ukloniti primjeni njenih imperativnih propisa. Stoga C.G.T. nije odgovorna kao brodar za nastalu štetu, jer se nije moglo utvrditi, što je uzrok požara, a prema čl. 4, 2 Bruxelleske konvencije ni vozar ni brod nisu odgovorni za gubitke i štete koje proističu od požara, ako nije uzrokovan činom ili griješkom broдача.

Kao prijevozni posrednik C.G.T. također ne može odgovarati, jer nije posredovala u prijevozu s jednog mjesta na drugo, već je samo sklopila ugovor o prekrcavanju robe, po kome je pošiljalac i primalac sama C.G.T., koja je tako neprekidno zadržala položaj broдача. Poduzeće "B.V. Marilly et Co." nije upće u pravnom odnosu sa žaliteljima, koji stoga ne mogu

prema njemu postavljati nikakve zahtjeve.

(Revue Critique de Droit International Privé, Paris 1957,  
str. 468)

S.K.

Bilješka - Prikazana presuda važna je za prijeporno pitanje, kada se ima primijeniti Bruxelleska konvencija o teretnici, a kada nacionalni zakon. To pitanje nije jasno riješeno Konvencijom, koja u čl. 10 samo određuje, da ona vrijedi za teretnice izdane u jednoj od država ugovornica. Međutim to pravilo nije bez izuzetaka. Tako na pr, može svaka potpisnica Konvencije po t. 2 Protokola izuzeti domaću plovidbu ispod odredaba Konvencije, koja se u tom slučaju ne će primijeniti na teretnice izdane u takvoj državi s odredištem u istoj državi. Postavlja se dalje pitanje, da li Konvencija vrijedi i za teretnice sa stranim odredištem, ako su sve stranke u sporu i svi interesenti državljanjani jedne iste države, napose države izdanja. A odluka o tome, da li se primjenjuje Konvencija ili domaće pravo, može biti odlučna za rješenje pojedinog spora. Takav primjer daje prikazana presuda, jer po Konvenciji mora oštećenik dokazati, da je brodar skrivio požar, dok je po francuskom internom pravu obrnuto. Ima i drugih primjera. Po Konvenciji navodi u teretnici stvaraju samo pretpostavku, da je teret preuzet u stanju i količini, kako je to navedeno, no svaki interesent ima pravo da dokazuje protivno. Naprotiv, mnogi sistemi internog prava postavljaju razna i više puta vrlo velika ograničenja takvom protivnom dokazivanju. Dalje je važna razlika u tome, što po Konvenciji brodar ne odgovara za nautičku djelatnost zapovjednika i članova posade, dok se naprotiv za njihovu komercijalnu djelatnost (manipulaciju teretom) ne može osloboditi odgovornosti ni izričnim ugovaranjem. No interna zakonodavstva često dopuštaju takvo oslobodjenje i za komercijalnu djelatnost zapovjednika, ali načelno ustanovljuju odgovornost za nautičku djelatnost.

U vezi sa svim tim zanimljiv je komentar prof. Jambu-Merlina objavljen uz prikazanu presudu (str.472 i d.), iz kojega donosimo ovo:

Kada se primjenjuje Bruxelleska konvencija o teretnici? Prof. Ripert, koji je sudjelovao u njenoj redakciji, ističe u svom djelu (*Droit maritime*, sv.II, br.1352) kao glavnu svrhu Konvencije povećanje sigurnosti međunarodnih, a napose bankovnih garancija na taj način, da bi banka imala da bude unaprijed obaviještena o pravu, koja će vrijediti za teretnicu. Zato Ripert tumači odredbu čl. 10 Konvencije tako, da će se Konvencija primijeniti, ako je teretnica izdana u državi ugovornici, a njen je imalac državljanin druge države ugovornice. To bi imalo prisiliti brodare, da izdaju samo teretnice, koje su u skladu s Konvencijom. Odatle proizlazi, da se na teretnicu, koju drži državljanin države izdanja, ne bi primjenjivala Konvencija, već interno pravo odnosno države, na pr. u Francuskoj Zakon od 2. VIII. 1936.

Niboyet smatra, da se Konvencija ima primijeniti na teretnice izdane u državi ugovornici, kod kojih se prilikom izdanja pojavio bilo kakav međunarodni odnos, dakle ne samo ako je jedna ugovorna stranka strani državljanin, već u pravilu i kada je prijevoz ugovoren između francuske i strane luke. U tome ga slijedi francuska sudska praksa. Takvo je stanovište uže od Ripertova stanovišta, jer uzima u obzir samo strani element, koji je postojao u času izdanja, te se Konvencija ne bi primjenjivala, ako je na pr. strani državljanin naknadno postao imalac teretnice. Osim toga, ta praksa isključuje primjenu Konvencije uvijek, kad su obje ugovorne stranke francuski državljani, što bi, bar u odnosu prema trećim interesentima, moglo biti protivno Konvenciji, ako je teretnica izdana u državi ugovornici izvan Francuske. Još više sužuju primjenu konvencije francuski, američki, nizozemski i drugi sudovi, koji se često pozivaju na javni poredak kao

razlog za odbijanje Konvencije i za primjenu domaćeg zakona i u slučajevima, koji bi po Konvenciji bili nesumnjivo podvrgnuti njezinim odredbama.

Tako je niz okolnosti udaljivao francusku sudsku praksu od primjene Konvencije, i uvijek su se nalazili razlozi za pretežitost domaćeg zakona. Iznesena je presuda naprotiv utvrdila, da jednako Konvencija kao i francuski zakon sadrže prinudne propise zabranjujući strankama svako odstupanje osim onoga, koje je izrično predviđeno. Stoga i Konvencija i Zakon imaju značaj javnog poretka, svaki u području, na koje se primjenjuje, a koje treba što je moguće točnije odrediti.

Upravo s tog razloga komentator ističe tezu suda, da uglavak, kojim su se stranke podvrgnule francuskom pravu, ne znači, da su one time odbile primjenu Konvencije (ukoliko bi one to uopće i mogle učiniti s obzirom na spomenuti njezin značaj javnog poretka). Jer i Konvencija (koju je Francuska potpisala, ratificirala i objavila) i Zakon od 1936. dijelovi su francuskog prava, pa zbog toga "upućivanje na francuski zakon može logično, ukoliko nema bližeg objašnjenja, značiti samo upućivanje na ta dva teksta, između kojih treba izvršiti izbor po pravilima za sukobe".

Dakle, i pozivanje na nacionalno pravo neke države, koja je potpisnica Bruxelleske konvencije, još uvijek ne znači da se isključuje primjena te konvencije. To je dobro imati pred očima ne samo zbog naših trgovinskih odnosa sa stranim državama, već i s obzirom na to, da će možda doskora i naša država ratificirati tu konvenciju.

Tekst Konvencije i Protokola o njenom potpisivanju objavljuje se u ovom broju, jer je u svjetskoj praksi općenito prihvaćen, a prodire već i sada u našu praksu.